

# OPEL POST

7/8-75

## AUS DEM INHALT:

|                                  |          |
|----------------------------------|----------|
| Zur Lage                         | Seite 2  |
| Geschäfts-<br>bericht 1974       | Seite 4  |
| Dank des DRK                     | Seite 6  |
| Diskussion über<br>das Fließband | Seite 8  |
| Neue<br>Verkehrsstudie           | Seite 11 |
| Beobachtungen                    | Seite 12 |
| Personalien                      | Seite 13 |
| Neue Modelle                     | Seite 14 |
| Am Lenkrad                       | Seite 17 |
| Unsere Jubilare                  | Seite 18 |
| Unfalljahresbericht              | Seite 21 |
| Werk Bochum                      | Seite 22 |
| Werk<br>Kaiserslautern           | Seite 26 |
| Wir gedenken                     | Seite 27 |
| Zum Thema<br>Unfallverhütung     | Seite 28 |



**NEU AUF DEM MARKT: ASCONA UND MANTA**

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, in der Niederlassung Berlin sowie für die Opel-Rentner. – Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim – Verantwortlich: Karl-Heinz Mai – Redaktion: Christel Kühn, Willi Seibert – Redaktion Bochum: Horst v. Dieken – Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam – Nachdruck nur mit Quellenangabe – Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder – Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen – Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber 41239) – Hausapp.: 879 und 3387.

## UNSER TITELBILD

Das Titelbild zeigt auf der Schnellfahrbahn des Prüffeldes in Dudenhofen den neuen ASCONA (vorn) und den neuen MANTA, die in diesen Tagen auf mehreren Pressekonferenzen der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Zahlreiche Fachjournalisten des In- und Auslandes haben die neuen Modelle inzwischen einem ersten Test unterzogen und darüber in ihren Blättern berichtet. Im Innern dieser Ausgabe finden unsere Leser Einzelheiten über die neuen Wagen.

## ZUR LAGE

# WEITER IM AUFWIND

Erfolgreiches erstes Halbjahr – Sonderschichten im August und September – Neueinstellungen in Rüsselsheim und Bochum – Zusagen der Geschäftsleitung – Pausenregelung bei Hitze

Nach dem Anziehen des deutschen Automobilmarktes im ersten Halbjahr 1975 befindet sich unser Unternehmen weiter im Aufwind. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres lag VW mit 232.144 Einheiten (20,5 %) an erster, Opel mit 191.544 Einheiten (17 %) an zweiter und Ford mit 153.816 Einheiten (13,6 %) an dritter Stelle der Zulassungszahlen. Dieses für uns günstige Ergebnis ist vor allem den Erfolgsmodellen Kadett und Rekord zuzuschreiben. Die Kontinuität des Kadett in der Publikumsgunst ist auch durch kurzfristig wirksame Erfolge neu auf den Markt gekommener Konkurrenten in dieser Klasse nicht erschüttert worden. Zudem erwartet das Werk eine weitere Verbesserung der Absatzsituation dieser Modellreihe, wenn sich im August die jetzt voll anlaufende Auslieferung des Kadett City in den Zulassungszahlen niederschlagen wird.

Von Bedeutung werden auch der neue Ascona und der neue Manta sein, die in ihren Marktsegmenten erhebliche Marktanteile gewinnen können. Wichtig ist es jetzt, daß die relativ langen Lieferzeiten vor allem für Rekord und Kadett City verkürzt werden, um unsere Verkaufssituation im Hinblick auf den äußerst harten Wettbewerb zu verbessern. Andernfalls würden wir Marktanteile an die Konkurrenz verlieren. So gesehen, sind die zusätzlichen Schichten im August und im September dringend notwendig. Der Betriebsrat hat dafür Verständnis gezeigt und den sechs Sonderschichten zugestimmt.

Die Geschäftsleitung verpflichtete sich, bis zum 30. April 1976 keine Kündigungen wegen Auftragsmangels auszusprechen und bis zum 31. Januar 1976 keine Kurzarbeit durchzuführen, allerdings unter der Voraussetzung, daß kein Zusammenbruch des Automobilmarktes mit Auswirkungen auf die Adam Opel AG erfolgt oder Katastrophenfälle eintreten. Außerdem wird in den Wochen, in denen Sonderschich-

tenverfahren werden, den produktiven Arbeitnehmern an Tagen mit Außentemperaturen über 30° Celsius eine zusätzliche Pause von 10 Minuten pro Schicht gewährt. Nach einer Vereinbarung mit dem zentralen Wetterdienst in Offenbach erhält das Werk in den in Frage kommenden Wochen morgens um 6 Uhr über Fernschreiber eine Nachricht über die zu erwartenden Tagestemperaturen. (Weitere Einzelheiten darüber in gesonderten Veröffentlichungen.)

Die günstige Absatzsituation erfordert außerdem die Einstellung von neuen Mitarbeitern. In Rüsselsheim sind es rund 1.250, von denen ein Teil bereits die Arbeit mit befristeten Verträgen aufgenommen hat. Die Arbeitsverwaltungen haben sie aus allen Teilen Hessens, teilweise sogar aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg vermittelt. Die Eingestellten aus den ersten Aktionen im Frühjahr haben inzwischen unbefristete Arbeitsverträge erhalten. Dasselbe ist, wenn die günstige Entwicklung weiter anhält, auch für die jetzt eingetretenen bzw. noch einzustellenden Mitarbeiter vorgesehen. Im Bochumer Werk werden zunächst 200 Neueinstellungen vorgenommen. Auch hier hat der Betriebsrat den Sonderschichten zugestimmt.

Während sich die Lage auf dem Inlandssektor als erfreulich darstellt, zeigt der Export noch keinen nennenswerten Aufwärtstrend. Trotz des Aufwinds auf dem deutschen Markt bleibt jedoch eine gewisse Skepsis für die nächste Zukunft angebracht. Die maßgeblichen Wirtschaftsindikatoren in anderen Zweigen lassen noch keine aufsteigende Tendenz erkennen, und jüngste Äußerungen prominenter Stellen besagen, daß mit einem durchgreifenden Aufschwung in diesem Jahr nicht mehr zu rechnen ist. Das in diesen Tagen veröffentlichte Gutachten des Sachverständigenrates sieht den allgemeinen Aufschwung erst im nächsten Jahr.



## Opel-Ausbildung

Die Berufsausbildung bei Opel wird auch jetzt im bisherigen Rahmen weitergeführt. Geringfügige Schwankungen im Vergleich mit den Statistiken früherer Jahre liegen in der Natur der Sache und ändern nichts an der Gesamttendenz. Beispielsweise stellte das Werk Rüsselsheim in diesem Jahr mehr Ausbildungsplätze zur Verfügung, als sie dann von den Bewerbern, denen die Plätze zugesagt worden waren, in Anspruch genommen wurden.

Im Werk Rüsselsheim begannen Anfang August 217 junge Leute die Ausbildung. Mit ihnen werden hier zur Zeit 668 Jungen und Mädchen in 15 technischen und 3 kaufmännischen Berufen ausgebildet. In Kaiserslautern sind es mit den 30 Anfang August Eingetretenen 126 Auszubildende. In Bochum beginnen in wenigen Tagen, Anfang September, 97 junge Leute mit ihrer Ausbildung. Hier werden es mit ihnen 328 sein. Insgesamt bildet das Unternehmen dann 1.122 Jungen und Mädchen aus. (Ende 1974: 1.110.)

## Fortbildungs-Kurse

Das Wintersemester 1975/76 der Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung hat am 25. August begonnen und geht bis zum 31. Januar 1976. Der Zeitplan ermöglicht interessierten Mitarbeitern aller drei Schichten die Teilnahme. Einzelheiten in der Abteilung Fachtraining, Telefon 779. 27 Lehrgänge stehen diesmal auf dem Programm der Rüsselsheimer Fortbildungskurse. (Siehe die Beilage.)

## Typ 1900 bevorzugt

Schon kurze Zeit nach seiner Einführung zu Beginn dieses Jahres ist der für Normalbenzin ausgelegte 1900 N-Motor zum meistgekauften Triebwerk der Rekord-Reihe geworden. Das Werk rechnet damit, daß sich der Anteil noch erhöhen wird, weil das drehmomentstarke Aggregat mit 75 PS seit Mai ohne Mehrpreis als Alternative zum Basis-Motor 1700 N (60 PS) angeboten wird.

## Bitte des Museums

Das Museum der Stadt Rüsselsheim rekonstruiert in der Abteilung „Industrialisierung“ ein Arbeiterwohnzimmer aus der Zeit zwischen 1900 – 1914. Dazu werden folgende Möbel gesucht: 1 Tisch, 2 – 4 Stühle, 1 Ofen, 1 Kanapee und 1 Vertiko. Die Möbel aus jener Zeit sollen möglichst aus einer Rüsselsheimer Arbeiterfamilie stammen. Angebote an: Museum der Stadt Rüsselsheim, 609 Rüsselsheim, Festung, Tel. 42620.

# Tag der offenen Tür

in Rüsselsheim und Bochum am 6. September, in Kaiserslautern am 7. September für Werksangehörige, ihre Familienmitglieder und Freunde.

## Aus dem Programm:

Vorstellung des Opel-Fahrzeugprogramms • Besichtigung von Produktionsanlagen (nur in Rüsselsheim und Bochum) • Vorführungen der Werkfeuerwehr • Musikdarbietungen • Oldtimer-Show • Filmvorführungen • Kostenloser Imbiß

Einzelheiten auf den Anschlagtafeln der drei Werke.

## ANDERE MEINEN

# Autobahn-Polemik

„Es ist erstaunlich, welche Kommentare Minister, Bundestagsabgeordnete und auch Journalisten von sich geben, wenn sich glauben, damit einem vermeintlich populären Trend entsprechen zu können. Besonders deutlich wurde dies in den letzten Tagen und Wochen im Zusammenhang mit den Unfallstatistiken des Straßenverkehrs und der Unglücksserie bei der Deutschen Bundesbahn.

Daß in den ersten fünf Monaten 1975 im Straßenverkehr der Bundesrepublik fast 400 Menschen mehr starben als im gleichen Zeitraum 1974, ist bedauerlich, ist schrecklich. Doch darf man deshalb mit vollem Rohr auf die „Raser“ schießen und damit die 99,9 Prozent aller Teilnehmer des Straßenverkehrs, die sich bemühen, so sicher wie möglich zu fahren, indirekt verunglimpfen? Wer konnte denn überhaupt erwarten, daß sich die Unfallzahlen in mehr oder minder normalen Monaten erneut so günstig entwickeln wie in einer Zeit der Sonntagsfahrverbote, der straffen Geschwindigkeitsbegrenzung und der allgemeinen Verunsicherung?

Wenn man liest, daß angeblich Verkehrsfachleute in den Bundesländern übereinstimmend die Ansicht vertreten, daß die Autofahrer (also nicht einzelne, sondern in ihrer Allgemein-

heit) wieder „schneller, aggressiver und leichtsinniger“ fahren, so ist dies einfach eine falsche Verallgemeinerung. Die 393 Menschen, die in diesem Jahr mehr ihr Leben lassen mußten als im Vergleichszeitraum 1974, sind in erster Linie in unseren Städten und auf den Landstraßen zu Tode gekommen; der Anstieg der tödlich Verunglückten auf den Bundesautobahnen liegt – soweit die bisher bekanntgewordenen Statistiken eine Aussage erlauben – unter dem allgemeinen Anstieg in der Zahl der Verkehrstoten. Dennoch richten sich die Mehrzahl der Äußerungen in der Öffentlichkeit gegen die „Autobahn-Raser“, gegen die Tatsache, daß die Bundesrepublik das einzige Land Europas ist, das auf den Autobahnen noch keine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt hat...

Sicherlich ist jeder Tote ein Toter zuviel. Wie schon öfter an dieser Stelle ausgeführt, sind wir nicht gegen Beschränkungen, wenn sie gezielt gegen Unfallschwerpunkte gerichtet sind. Wogegen wir jedoch immer sein werden, ist eine Reglementierung um der Gleichmacherei wegen. Deshalb sollte man wirklich die Ergebnisse der laufenden Großversuche abwarten und in aller Ruhe auswerten, bevor man erneut allgemein reglementierend in den Straßenverkehr eingreift.“  
Auszugsweise aus: HANDELSBLATT

# Das Geschäftsjahr 1974

Der Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1974 wurde in der ersten Juli-Hälfte veröffentlicht. Wir entnehmen ihm – auszugsweise – die für unsere Leser wichtigsten Abschnitte.

Das Jahr 1974 war für uns das schlechteste und schwierigste Jahr, seitdem es nach dem 2. Weltkrieg wieder normale Produktionsverhältnisse gibt. Die Kostenentwicklung bereitete große Sorge. Im Materialbereich verzeichnen wir seit Jahren, von Ausnahmen abgesehen, sich ständig verstärkende Preiserhöhungen, deren Ende noch nicht abzusehen ist. Die tarifvertraglichen Lohnerhöhungen einschließlich der für die erhöhten Löhne und Gehälter zu zahlenden Arbeitgeberbeiträge und die Anhebung der Beitragsbemessungsgrenzen bei der Sozialversicherung tragen ebenfalls wesentlich zur Kostensteigerung bei. Infolge der außergewöhnlichen Kostensteigerungen sahen wir uns 1974 gezwungen, die unverbindlichen Preisempfehlungen für Personenwagen zu erhöhen. Die Material-, Dienstleistungs- und Lohnkostensteigerung setzte sich fort und machte eine weitere Anhebung der Preise um 4,7 % im März 1975 notwendig. Außerdem wurde gleichzeitig eine Anreicherung der Ausstattung der Fahrzeuge vorgenommen. Der tatsächliche Kostenzuwachs wird durch die Preisanhebung allerdings bei weitem nicht gedeckt.

## Anpassung des Personalbestandes

Schon vor Beginn der sogenannten Ölkrise haben wir die sich verändernde Marktentwicklung frühzeitig erkannt und eine Anpassung des Personalstandes an die Auftragslage durch Nichtersetzen von ausscheidenden Mitarbeitern bei gleichzeitiger Einstellungssperre zu erreichen versucht. Im Laufe des Jahres 1974 haben wir den natürlichen Personalabbau noch durch zwei Abfindungsaktionen verstärkt. 7.910 Mitarbeiter machten von der freiwilligen Auflösung des Arbeitsverhältnisses Gebrauch. Außerdem mußten wir für 15 Wochen des Jahres 1974 Kurzarbeit ansetzen. Mit Hilfe verschiedener Maßnahmen und durch große Anstrengungen von Belegschaft und Geschäftsleitung ist es gelungen, noch einen – wenn auch sehr bescheidenen – Ertrag zu erwirtschaften, der zur Stärkung

der Rücklagen eingesetzt wird. Unsere Geschäftspolitik in den vergangenen Jahren, jeweils einen Teil der Erträge dem Unternehmen zur Stärkung der Eigenkapitalbasis zuzuführen, hat sich im Hinblick auf dieses außergewöhnlich schlechte Geschäftsjahr als richtig erwiesen.

## Produktion und Verkauf

Im Geschäftsjahr hat die Adam Opel AG mit einer Gesamtproduktion von 583.645 Personen-, Liefer- und Lastwagen das Vorjahresergebnis von 874.355 Einheiten nicht erreicht. Die Gesamtproduktion der deutschen Automobilindustrie belief sich im Jahr 1974 auf 3.099.777 Einheiten gegenüber 3.949.065 Einheiten im Vorjahr. Der Opel-Anteil an der deutschen Automobilproduktion stellte sich auf 18,8 % gegenüber 22,1 % im Jahre 1973. Das Verkaufsergebnis des Jahres 1974 wurde durch die wirtschaftliche Entwicklung im In- und Ausland, die sich bereits im Jahre 1973 abgezeichnet hat, maßgeblich beeinflusst. Deshalb konnten im Jahre 1974 nur 593.989 Personen-, Liefer- und Lastwagen verkauft werden, gegenüber 847.085 im Vorjahr. Das entspricht einem Rückgang von fast 30 %. Der Exportanteil an den Gesamtverkäufen betrug 50,5 %. Im Berichtsjahr wurden 300.156 Personen-, Liefer- und Lastwagen exportiert (1973 = 438.539), und zwar in 88 Staaten (1973 = 112). Der größte Einzelabnehmer war die belgisch-luxemburgische Wirtschaftsgemeinschaft mit 47.678 Wagen. Ihr folgten die USA, Italien, Frankreich, Holland, Schweden und die Schweiz.

## Normalisierung erwartet

Es ist zur Zeit noch nicht absehbar, ob die 1974 noch rückläufige Entwicklung der Automobilnachfrage wieder in eine nachhaltige Nachfragesteigerung umschlägt. Wir betrachten die gegenwärtige Situation als eine vorübergehende Störung des Motorisierungsprozesses, die um so rascher überwunden wird, je eher die Bevölkerung wieder Vertrauen in die wirtschaftliche Lage unseres Landes gewinnt. Auch auf den europäischen Märkten erwarten wir langfristig eine Normalisierung des Automobilabsatzes.

## Der Belegschaftsbericht

Auf Grund der stark zurückgegangenen Produktions- und Verkaufsergebnisse wurden im Jahre 1974 im Durchschnitt 52.451 Werksangehörige beschäftigt gegenüber 59.028 Mitarbeitern im Vorjahr. Ende 1974 lag die Gesamtbelegschaft von 46.047 Personen um 11.124 Mitarbeiter niedriger als ein Jahr zuvor. Nach Werken unterteilt wurden im Werk Rüsselsheim 28.698, im Werk Bochum 14.916 und im Werk Kaiserslautern 2.239 sowie weitere 194 Personen bei der Verkaufsfiliale Berlin beschäftigt. Die Anzahl der bei uns beschäftigten ausländischen Mitarbeiter hat sich von 11.462 am 31. Dezember 1973 auf insgesamt 5.419 am Ende des Berichtsjahres verringert. Bezogen auf die Gesamtzahl der Lohnempfänger sank ihr Anteil von 24 % im Jahre 1973 auf 15 % in 1974. Die meisten Gastarbeiter kamen aus der Türkei, Spanien, Griechenland und Italien. Der starke Rückgang der Beschäftigtenzahl um fast 20 % im Jahre 1974 wurde in erster Linie durch das Nichtersetzen von natürlichen Abgängen, Abfindungs- und vorzeitigen Pensionierungsplänen erzielt. Ende 1974 konnten insgesamt 3.688 Werksangehörige auf 25 und mehr Dienstjahre bei Opel zurückblicken.

## Einkommen und Sozialleistungen

Der durchschnittliche Stundenverdienst betrug 1974 DM 11,31 bei einer durchschnittlichen Wochenarbeitszeit von 34,6 Stunden gegenüber DM 9,98 pro Stunde bei einem Durchschnitt von 43,1 Wochenstunden in 1973. Der durchschnittliche Monatsverdienst der Lohnempfänger stieg von DM 1.863,27 im Jahre 1973 auf DM 1.952,14 im Berichtsjahr. In diesem Betrag sind jedoch DM 259,03 enthalten, die von der Arbeitsverwaltung als Kurzarbeitsgeld bezahlt wurden. Die gesetzlichen und freiwilligen Sozialleistungen zusammen beliefen sich 1974 auf DM 747,1 Millionen oder DM 33 Millionen mehr als im Jahre 1973. Dieser Betrag entspricht 89 % der reinen Lohn- und Gehaltssumme und stellt damit einen bedeutenden Kostenfaktor dar. Während die freiwilligen sozialen Leistungen der Gesellschaft und andere freiwillige Aufwen-



dungen zugunsten der Werksangehörigen DM 264 Millionen betragen, wurde außerdem ein Betrag von DM 173 Millionen für die gesetzliche Sozialversicherung und DM 310,1 Millionen für bezahlten Urlaub und gesetzliche Feiertage sowie für andere gesetzliche oder tarifliche Leistungen aufgewendet. Insgesamt wurden DM 93,7 Millionen im Geschäftsjahr als Weihnachtsgratifikation ausbezahlt gegenüber DM 87,7 Millionen im Jahre 1973.

### Altersversorgung

Die Altersversorgung der Gesellschaft erfaßt nahezu alle Lohn- und Gehaltsempfänger und ist für die Mitarbeiter beitragsfrei. Die Betriebsrenten bemessen sich nach der Betriebszugehörigkeit des Werksangehörigen sowie nach der Höhe seines Lohns oder Gehalts während der letzten fünf Jahre der Beschäftigung. Insgesamt erhielten am 31. Dezember 1974 7.183 frühere Werksangehörige Rentenzahlungen im Vergleich zu 6.504 am Ende des Vorjahres. Am 31. Dezember 1974 erhielten außerdem 3.966 ehemalige Werksangehörige oder deren Hinterbliebene Rentenzahlungen von der Adam Opel Gedächtnisstiftung, die überwiegend durch Zuwendungen der Gesellschaft finanziert wird. Am Jahresende 1974 nahm die Mehrzahl unserer Werksangehörigen an der Gruppenlebensversicherung teil.

### Ausbildung und Weiterbildung

Das vielfältige Angebot an Aus- und Weiterbildung für Mitarbeiter wurde auch im Berichtsjahr unverändert aufrechterhalten und stieß auf das lebhafteste Interesse der Mitarbeiter. In den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern befanden sich am Ende des Geschäftsjahres 1.110 Jugendliche in der Ausbildung. Die Adam Opel AG

bietet Ausbildungsmöglichkeiten in 15 technischen und 3 kaufmännischen Berufen. Die Abschlußprüfungen vor den zuständigen Industrie- und Handelskammern bestanden 366 Jugendliche, wobei 134 vorzeitig zur Prüfung zugelassen werden konnten. Zahlreiche Mitarbeiter wurden auf verschiedenen Fachgebieten weitergebildet, darunter in den Fachgebieten Elektronik-Simatic-Hydraulik und Pneumatik. 21 Nachwuchskräfte wurden für Meisterpositionen ausgebildet. Damit sind seit dem Beginn dieser Lehrgänge im Jahre 1957 2.102 Meister für die Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern ausgebildet worden. Das Angebot von Fortbildungslehrgängen für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wurde weitergeführt und erfreute sich einer regen Nachfrage. Am General Motors Institut in Flint, Michigan, USA, studierten während des Geschäftsjahres 38 Nachwuchs-Führungskräfte mit einem Firmenstipendium. Damit wurden bisher insgesamt 225 Stipendien für Werksangehörige für diese Ausbildungsstätte vergeben.

Wir möchten an dieser Stelle unseren Mitarbeitern unseren Dank für ihren Einsatz und ihre Leistungen unter den schwierigen Bedingungen der rückläufigen Produktion und der Kurzarbeitsperioden des Geschäftsjahres aussprechen. Unser Dank gilt insbesondere auch ihren Vertretern in den Betriebsräten und dem Gesamtbetriebsrat.

### Umsatz und Gewinn

Die Umsatzerlöse erreichten im Berichtszeitraum einen Betrag von DM 4.852,4 Millionen und waren damit um 24,4 % niedriger als 1973. Der Inlandsumsatz nahm um 24,6 % ab, während die Exporterlöse um 24,2 % zurückgingen. Die Verkäufe von Er-

satzteilen und Zubehör waren wertmäßig 10,9 % geringer als im Vorjahr. Die Gesamtleistung in Höhe von DM 4.889,2 Millionen zeigte eine Abnahme um 27,3 % im Vergleich zu 1973. Diese Abnahme entspricht praktisch der Abnahme der Umsatzerlöse im Jahre 1974 und ist gleichzeitig das Ergebnis erfolgreicher Bestandskontrollmaßnahmen. Löhne und Gehälter verminderten sich von DM 1.461,2 Millionen im Jahre 1973 auf DM 1.280,0 Millionen im Berichtszeitraum oder um 12,4 %. Diese Abnahme ist in der Hauptsache auf den Rückgang der Beschäftigtenzahl und die Auswirkungen der Kurzarbeit während des Geschäftsjahres zurückzuführen. Steuern vom Einkommen und vom Vermögen betragen 1974 DM 51,9 Millionen gegenüber DM 306,5 Millionen im Vorjahr. Der starke Rückgang um 83,1 % verdeutlicht die verschlechterte Ertragslage der Gesellschaft im vergangenen Jahr. Sonstige Aufwendungen in Höhe von DM 378,9 Millionen lagen nur unwesentlich über denen des Vorjahres. Sie setzen sich hauptsächlich zusammen aus Kosten für Fracht, Werbung, laufende Instandhaltung, Reparaturen, Gewährleistung, Kulanz, allgemeine Verwaltung sowie Aufwendungen in Zusammenhang mit Abfindungs- und vorzeitigem Pensionierungsprogrammen. Der Jahresüberschuß 1974 betrug DM 6.242.696. Davon Einstellung in freie Rücklage DM 3.121.348. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn in Höhe von DM 3.121.348 (1973: DM 299 Millionen) der freien Rücklage zuzuführen. In den zehn Jahren zwischen 1965 und 1974 wurden ca. 39 % des Reingewinns mittels Zuführungen zu den freien Rücklagen und Kapitalerhöhungen von der Gesellschaft einbehalten.

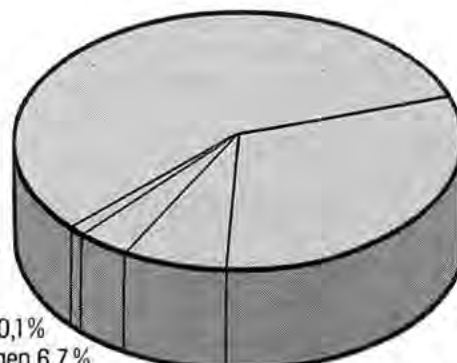
Aufgliederung der Gesamtleistung und des neutralen Ergebnisses (netto) nach Aufwendungen

Aufwendungen für Material etc. 60,3 %

Einbehaltener Gewinn 0,1 %  
Abschreibungen auf Sachanlagen 6,7 %

Steuern und Abgaben 1,1 %

Personal- und Sozialaufwand etc. 31,8 %



## Dank des DRK

Nach der Blutspendeaktion, die am 4. Juli zu Ende ging und über die die Werkzeitschrift in ihrer letzten Ausgabe ausführlich berichtet hat, erhielt das Werk ein Schreiben des DRK, in dem es unter anderem heißt: „Nach erfolgreicher Durchführung der Blutspendeaktion möchten wir Ihnen für die gezeigte Hilfe sehr herzlich danken. Sie und Ihre Mitarbeiter haben damit der Arbeit des Deutschen Roten Kreuzes einen großen Dienst erwiesen... An dem ausgezeichneten Ergebnis von 1.764 Blutspenden hat die großzügige Unterstützung Ihres Werksärztlichen Dienstes einen entscheidenden Anteil. Nicht nur durch die Auswahl des geeigneten Standortes für unsere Blutentnahme-Fahrzeuge, sondern auch durch die bereitwillige und vorbildliche organisatorische Hilfe wurden von Ihren Mitarbeitern die optimalen Voraussetzungen für einen störungsfreien Ablauf des Blutspendetermins geschaffen. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie diesen Dank auch an die Werksangehörigen weitergeben könnten, die durch ihre Spende und organisatorische Hilfe vielen kranken und verletzten Menschen geholfen haben...“

## Opel-Wagen für die Polizei

Für die Polizei Niedersachsens bestimmt waren die 47 grün-weißen Rekord-Fahrzeuge mit Vollautomatik, die vor einiger Zeit in Reih' und Glied auf dem Parkplatz vor dem Styling-Gebäude aufgefah-



waren und die erste Auslieferung von 130 bestellten Wagen darstellten. Sie dienen inzwischen den Beamten der niedersächsischen Schutzpolizei und der Kriminalpolizei bei ihrem täglichen Einsatz und geben ihnen die notwendigen Pferdestärken. Alle Fahrzeuge sind komplett auf Polizeiverhältnisse umgerüstet worden einschließlich Funkeinrichtung, Blaulicht und dem nötigen „Innenleben“. Unsere Aufnahme zeigt bei der Übergabe der Fahrzeuge Karl-Heinz Beck vom Behörden-Verkauf (links) mit Polizeioberkommissar Karl Kuhlmann. Übrigens entscheiden sich immer mehr Polizeibehörden bei Neuanschaffungen für Wagen mit Getriebe-Automatik.

## Im Oldtimer

In einem Opel Oldtimer sah man kürzlich Bundesverkehrsminister Gscheidle anlässlich der Einweihung des 39 Kilometer langen Teilstücks Soest/Ost-Wünneberg



(Kreis Büren) der Autobahn Kassel-Ruhrgebiet. Damit ist über das Autobahnkreuz Kassel eine direkte Schnellstraßenverbindung von Nordhessen und Südniedersachsen in den westlichen Teil der Bundesrepublik und nach Westeuropa in Betrieb genommen worden. Bundesstraßen und Autobahnen, so sagte der Minister bei dieser Gelegenheit, würden in Zukunft rationeller, weniger aufwendig, aber dennoch sicher gebaut werden.

## IAA

## Opel wieder dabei

Vom 11. bis 21. September findet in Frankfurt die 46. Internationale Automobil Ausstellung statt. Vertreten sind neben der inländischen Automobilindustrie Aussteller aus 27 Ländern. Sie bieten auf einer Ausstellungsfläche von insgesamt 163.000 qm eine nahezu lückenlose Übersicht über die Produktionspalette der Automobilindustrie in aller Welt. Das

stärkste Ausstellungskontingent stellt mit 564 Firmen – unter ihnen natürlich auch Opel – die Bundesrepublik, gefolgt von Frankreich (67), Italien (58), Großbritannien (51), den USA (38), Niederlande (21), Belgien (19) und Japan (18). Die Automobilindustrie des Ostblocks wird durch Aussteller aus der UdSSR, CSSR, DDR, Ungarn, Rumänien und Polen repräsentiert sein. Die Ausstellung steht unter dem Motto „Besser leben mit dem Auto“. In öffentlichen Rahmenveranstaltungen wird die Automobilindustrie zu allen aktuellen Themen rund um das Auto Stellung nehmen, wobei auch Politiker, Wissenschaftler und Verbraucher zu Wort kommen werden. Im Beiprogramm dieser Veranstaltungen wird unser Werksorchester zweimal mitwirken. Der Bundespräsident wird die Ausstellung eröffnen.

## Werbeaktion des Vorschlagwesens

Monika Theis vom VV-Büro erinnert mit diesem Bild alle Rüsselsheimer Mitarbeiter an die große Werbeaktion des Vorschlagwesens und zeigt die Geschenke, die man erhält, ganz gleich, ob der Vorschlag (oder mehrere) angenommen wird oder nicht. Bekanntlich erhält jeder Einsender eines Vorschlages vom 1. August bis zum 31. Oktober 1975 für den ersten Vorschlag einen Schlüsselanhänger mit Taschenmesser und Flaschenöffner, für den fünften Vorschlag ein Bar-Trio (Korkenzieher, Dosenöffner und Flaschenöffner) sowie für den zehnten Vorschlag



einen Auto-Reiseatlas. (Wegen begrenzter Stückzahlen werden die Werbegeschenke ausgegeben, solange der Vorrat reicht.) Im übrigen kann pro Vorschlag nur ein Werbegeschenk ausgegeben werden, was hauptsächlich Vorschläge von Mehrfacheinsendern betrifft. Und vergessen Sie nicht, daß Sie selbstverständlich für einen angenommenen Vorschlag auch die Prämie erhalten. Die Höchstprämie be-



trägt DM 30.000! Das ist schon etwas, um mit offenen Augen – gewissermaßen als „Ideen-Kundschafter“ – durch den Betrieb zu gehen.

## BKK-Notizen

### Wichtiger Hinweis für Angestellte

Durch das Gesetz über die Krankenversicherung der Studenten ist auch der § 238 RVO wie folgt neu gefaßt worden: „Freiwillig Versicherte können der für ihren Wohnort zuständigen Ortskrankenkasse oder der Krankenkasse angehören, der sie angehören würden, wenn sie versicherungspflichtig wären.“ Demnach können ab 1. Oktober 1975 auch Angestellte mit einem Bruttoverdienst über der Versicherungspflichtgrenze (im Jahre 1975 DM 25.200,- = DM 2.100,- monatlich), die bei einer anderen gesetzlichen Krankenkasse versichert sind, zur Betriebskrankenkasse überwechseln. Interessenten werden gebeten, sich mit der BKK in Verbindung zu setzen: Werk Rüsselsheim, Tel. 2228 (Beitragsabteilung), Werk Bochum, Tel. 2461/2711, Werk Kaiserslautern, Tel. 236.

### Schulung der Sicherheitsbeauftragten



Kürzlich fand die 50. Schulung der Sicherheitsbeauftragten statt. Aus diesem Anlaß hat die Abteilung Unfallverhütung an drei Sicherheitsbeauftragte, die bisher am häufigsten an diesen Schulungen teilgenommen hatten, je einen Gutschein für 1 Paar Sicherheitsschuhe verteilt. Auf dem Bild dankt der Leiter der Abteilung Unfallverhütung, G. Andreae, Mitarbeiter Helmut Fleischer, Abteilung Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau, stellvertretend für die anderen Sicherheitsbeauftragten für seine rege Teilnahme an den Schulungen. Rechts K. L. Jung, Unfallverhütung, Leiter der Sicherheitsbeauftragten-Schulungen. (Zum Thema „Sicherheitsbeauftragte“ siehe auch die Rückseite.)

## NEU IM OPEL-PROGRAMM

# Der Kadett GT/E

Motorsportlern, die bisher vergeblich auf einen Nachfolger des beliebten Rallye-Kadett 1900 gewartet haben, bietet das Werk jetzt mit dem Kadett GT/E ein neues Basismodell für Wettbewerbe. Angetrieben von dem bewährten und robusten 1,9 Liter Vierzylindermotor mit elektronischer Benzineinspritzung des Manta GT/E, dürfte die neue leistungsstärkste Kadett-Version aber auch jene sportlichen Fahrer ansprechen, die ein überaus kompaktes und sprintstarkes Automobil mit hervorragenden Fahreigenschaften suchen.

Äußerlich ist der GT/E erkennbar an der Zweifarben-Lackierung in Gelbschwarz, dem mattschwarzen Kühlergrill und den ebenfalls mattschwarzen Tür- und Seitenfenster-Rahmen. Der mit der Bosch L-Jetronic ausgestattete Motor leistet 105 PS bei 5.400 U/min.

Sein maximales Drehmoment gibt er von 3.400 – 4.600 U/min ab. Diese Leistung verhilft dem leichtfüßigen Renner zu einer Spitze von 184 km/h und zu einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,2 Sekunden. Selbstverständlich wurde das Fahrwerk der hohen Leistung angepaßt. Durch härtere Schraubenfedern und spezielle Bilstein-Stoßdämpfer wurde es ausgesprochen sportlich ausgelegt. In Verbindung mit den Fünfeinhalb-Zoll-Felgen (auf Wunsch gibt es sogar sechszöllige Alu-Felgen) und 175/70 HR 13 Reifen ist es der hohen Leistung des Motors gewachsen, es bietet enorme Sicherheitsreserven und erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten.

Der Kadett GT/E ist auch konzipiert für jene Fahrer, die sich den Spaß am sportlichen Fahren bewahrt haben und darüber hinaus ein unproblematisches, zuverlässiges und sparsames Auto für den Alltagsverkehr schätzen. Er ist also kein überzüchtetes Sportinstrument, sondern schöpft seine Kraft aus bewährter Großserien-Technik. Dem aktiven Motorsportler bietet die „Rakete aus Rüsselsheim“ gute Chancen im Zuverlässigkeitssport und auf Rennstrecken. Die Homologation als Grand Tourisme-Wagen steht unmittelbar bevor. Auch als Serientourenwagen wird der Kadett GT/E homologiert, sobald die erforderliche Stückzahl erreicht ist. Er wird dann preiswerten Motorsport ermöglichen, vor allem im Rahmen des großzügig dotierten Opel-Sportpokals.

Im Opel Euro-Händler-Team wird der Kadett GT/E den so überaus erfolgreichen Ascona ablösen, mit dem die Teamfahrer Walter Röhl und Jochen Berger die Rallye-Europameisterschaft im vergangenen Jahr nach Deutschland holen konnten, und der in der Wettbewerbsausführung den gleichen Motor hat wie diese neue Kadett-Version. An der Leistung des Motors wird sich also nichts ändern, wohl aber am „Kampfgewicht“, das beim Kadett um rund 70 kg unter jenem des Ascona liegt. Zudem ist der Kadett dank seines kürzeren Radstandes noch wendiger – kein Wunder, daß sich neben Walter Röhl, der noch in diesem Jahr mit seiner neuen Waffe zum Kampf antreten wird, auch viele private Sportfahrer auf den „Neuen“ freuen und noch bessere Sieges-Chancen ausrechnen.



## NEUE ARBEITSSTRUKTUREN

# Zur Diskussion über das FLIESSBAND

Forderungen nach „mehr Lebensqualität“ und einer „Humanisierung der Arbeitswelt“ sind in den letzten Jahren verstärkt in den Mittelpunkt öffentlicher Diskussionen gerückt, denn die Welt, in der wir leben, auch die des Betriebes, ist auf vielen Gebieten reformbedürftig. Andererseits muß man das Mögliche vom Unmöglichen unterscheiden, denn nicht immer bieten sich in absehbarer Zeit ausgereifte neue Lösungen an. Dennoch wird man die Suche nach ihnen fortsetzen müssen. Das gilt auch für den Produktionsablauf und hierbei insbesondere die Fließbandarbeit. Nicht erst jetzt, schon seit Jahren wird in der Automobilindustrie an diesen Problemen gearbeitet, so in Schweden, in den USA, aber auch in deutschen Betrieben, unser Unternehmen eingeschlossen.

Bei der Suche nach neuen Lösungen gilt es von vornherein zu berücksichtigen, daß nicht alle Menschen gleich sind. Dem einen genügt es, täglich die gleichen Handgriffe zu machen, ohne dabei viel nachdenken zu müssen; dem anderen ist das zu eintönig, er strebt nach einer abwechslungsreicheren Tätigkeit. Auch gilt es, die Wirtschaftlichkeit einer Arbeitsmethode zu berücksichtigen. Ein in Bandarbeit hergestelltes Produkt ist im allgemeinen preiswert und für die Masse erschwinglich. Die Einführung neuer Arbeitsmethoden darf also zu keiner Anhebung des Preisniveaus führen, denn mit einer Verteuerung der Produkte ist niemandem gedient.

### Erstmals in den USA

Doch zunächst ein kurzer Blick auf die Geschichte des Fließbandes: 1870 wurde es erstmals im Schlachthof von Chicago eingeführt. Um die Jahrhundertwende schuf dann Frederik Taylor die wissenschaftlichen Grundlagen der Fließbandfertigung. Er ging von der Erkenntnis aus, daß Massenprodukte am kostengünstigsten hergestellt werden können, wenn die Arbeit in viele Teilvorgänge zerlegt wird und diese Teilvorgänge dann in einer bestimmten Reihenfolge an einem Band ausgeführt werden, wobei jeder Mitarbeiter nur wenige Handgriffe zugeteilt bekommt. 1912 führte Henry Ford das Fließband erstmals im Automobilbau ein und konnte durch die damit verbundene Rationalisierung den Preis für das berühmte „Ford T“ Modell von \$ 850 auf \$ 240 senken. (Bei Opel lief das erste Band 1924.) Auch andere Industrie-

zweige gingen bald zu dem neuen Fertigungsverfahren über. Viele Produkte, die sich bis dahin nur die Reichen leisten konnten, wurden dadurch für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich. An der Verbesserung des allgemeinen Lebensstandards hat das Fließband einen hervorragenden Anteil.

### Kritik herausgefordert

Doch die teilweise bis ins kleinste verfeinerte Arbeitsteilung hat im Laufe der Zeit zunehmend Kritik herausgefordert. Bemängelt wird von den Kritikern vor allem die zu große Monotonie und die Begrenzung des Arbeitsumfanges eines Bandarbeiters auf meist nur wenige Handgriffe. Demgegenüber wird das Bedürfnis vieler Menschen hervorgehoben, das Ergebnis ihrer Arbeit nicht etwa nur als eine Reihe vollzogener Handgriffe zu sehen, sondern als ein möglichst geschlossenes Werk, das man nach Handwerkerart am Ende befriedigt in Augenschein nehmen kann. Beklagt wird also die Unmöglichkeit, die persönliche Arbeitsleistung mit dem fertigen Produkt identifizieren zu können. Aus diesen Gründen wurden – wie angedeutet – in vielen Automobilwerken Versuche mit dem Ziel durchgeführt, den Prozeß der Arbeitsteilung abzuschwächen, um die Arbeit, zumindest in Teilbereichen, attraktiver zu machen.

### Das Experiment bei Volvo

Am meisten von sich reden machten vor einiger Zeit Experimente in dem neuen Montagewerk der schwedischen Firma Volvo in Kalmar mit rund 600 Mann,



dessen Räumlichkeiten dem Versuchszweck von vornherein angepaßt worden sind. Durch den geschickt gewählten Grundriß der Montagehalle wird in diesem neuen Werk der Eindruck von räumlich getrennten Bereichen hervorgerufen, was den jeweiligen Mitarbeitern einer Arbeitsgruppe das Gefühl vermittelt, in einer kleinen, überschaubaren Werkstatt zu arbeiten, sozusagen „unter sich“ zu sein. Die vielleicht bedeutsamste technische Neuerung ist jedoch die Einführung von batteriegetriebenen, individuell bewegbaren Förderwagen für den Transport der Karosserien anstelle des herkömmlichen Fließbandes. Die physisch besonders belastende „Über-Kopf-Arbeit“ entfällt dadurch weitgehend, da die Karosserie durch eine Kippvorrichtung in eine Lage gebracht werden kann, die es erlaubt, seitlich neben dem Wagen stehend, Arbeiten am Unterboden in bequemer Körperhaltung auszuführen.

### Selbständige Arbeitsgruppen

Hauptziel der neuen Arbeitsstrukturen ist der Aufbau selbständiger Arbeitsgruppen. Jede Gruppe übernimmt die Verantwortung für einen bestimmten Produktionsabschnitt, beispielsweise für elektrische Anlagen, Bremsen, Räder, die Innenausstattung usw. Neben der Überwachung von Qualität und Quantität ist die jeweilige Gruppe auch für Materialversorgung, Arbeitsrhythmus, Weitertransport der Karosserien und die Aufteilung der Arbeit





innerhalb der Gruppe, einschließlich Pausen, verantwortlich. Wichtig für das Gelingen dieser Maßnahmen ist, daß zwischen den Gruppen sogenannte Pufferzonen eingeschaltet sind, die Variationen im Arbeitsrhythmus erlauben.

#### Auch wirtschaftliche Gründe

Natürlich stehen hinter diesem Experiment nicht nur humane Aspekte; wirtschaftliches Interesse spielte dabei die größere Rolle. Denn in dem Volvo-Montagewerk Torslanda stieg 1969 die

Fluktuationsrate auf 45 Prozent. Das heißt, daß innerhalb eines Jahres fast die Hälfte der Belegschaft gekündigt hatte. Auch die Abwesenheitsrate stieg bis auf 50 Prozent. Die damit verbundenen produktionstechnischen Probleme und hohen Kosten machten die Suche nach neuen Arbeitsstrukturen zu einer zwingenden Notwendigkeit. Ob eine optimale Lösung des Problems mit der neuen Konzeption im Werk Kalmar gefunden wurde, bleibt abzuwarten. Da die Produktion noch nicht sehr lange in der neuen Form

Die Frage, ob das Fließband in absehbarer Zeit von anderen Arbeitsmethoden abgelöst werden kann, steht im Mittelpunkt des Artikels, mit dem wir uns in die Diskussion um neue Arbeitsstrukturen einschalten. Die Aufnahme zeigt einen Ausschnitt des Bandes im Rüsselsheimer Gerippebau.

läuft, liegen noch keine endgültigen Erfahrungswerte vor, die mit hinreichender Sicherheit Rückschlüsse über Erfolg oder Mißerfolg des Experiments zulassen. Hin-



Sitzung des Komitees für neue Arbeitsstrukturen, dem Vertreter verschiedener Betriebsbereiche aus dem gesamten Unternehmen angehören. Von links A. Bardehly, H. Hüskes (Bochum), A. Sattler (Bochum), J. Brongers, G. Hofmann, W. Strinz, P. Enderle (Vorsitzender des Komitees), D. Pfeifer, W. Siegfried, H. Eberle (Kaiserslautern), G. Andreae, Dr. J. Leist, H. Meuselbach und G. Lohr. (Einzelheiten im Textteil.)



Die notwendigen Arbeitsgänge zur Erstellung einer Mittelarmlehne wurden bisher arbeitsteilig in verschiedenen Abteilungen der Sattlerei ausgeführt. Durch ein Zusammenlegen der Arbeitsplätze innerhalb einer Abteilung kann die Mittelarmlehne heute in Gruppenarbeit montiert werden. Das obere Foto zeigt die neue Anordnung der Arbeitsplätze in der Sattlerei des Rüsselsheimer Werkes.

Auch die Montage der Heizkammer für die Wagenheizung wurde von bisher arbeitsteiliger Fertigung am Fließband in eine Fertigung an Einzelarbeitsplätzen umgestellt, so daß jeder der beteiligten Mitarbeiter heute einen kompletten Zusammenbau herstellt und ihn auf seine Funktion prüft. Unsere mittlere Aufnahme zeigt die sich gegenüberliegenden Einzelarbeitsplätze.

Auch bei der Fertigung von Kolben und Kolbenstange für den Stoßdämpfer hat man durch die Einrichtung von Einzelarbeitsplätzen die Arbeit abwechslungsreicher gestaltet, wie es auf dem unteren Bild zu erkennen ist. In diesem Fall ein Beispiel für neue Arbeitsstrukturen aus dem Werk Kaiserslautern.

zu kommt, was in der Diskussion oft übersehen wird, daß die neue Methode nur in einem Teilbereich des Unternehmens eingeführt wurde und nur ein geringer Prozentsatz der Volvo-Belegschaft davon betroffen ist.

### Was tut man bei Opel?

Nun wird man sich natürlich die Frage stellen, was in der Bundesrepublik und hier hauptsächlich bei Opel auf diesem Gebiet getan wird. Wartet man ab, läßt man andere den Vorreiter spielen oder gibt es auch bei uns Überlegungen, Versuche und erste Erfahrungen? Letzteres kann bejaht werden. Man muß allerdings auch betonen, daß die Humanisierung der Arbeitswelt, wie wir sie verstehen, durchaus keine neue Aufgabe ist, sondern eigentlich schon lange praktiziert wird. Weitgefächerte Unfallverhütungsmaßnahmen, die auch das Lärmproblem einschließen, der zunehmende Abbau von körperlich schweren Arbeiten, die Gesundheitsvorsorge im arbeitsmedizinischen Bereich, die Versetzung älterer Menschen an Plätze mit leichter Arbeit beziehungsweise die Beschäftigung von Behinderten in der Genesendenabteilung sowie die ständige Verbesserung des Umweltschutzes sind traditionelle Aufgaben der Humanisierung, die laufend weiter verfolgt und ausgebaut werden. Die hinzukommende Aufgabe, größere Arbeitsinhalte und mehr Verantwortungsspielraum für möglichst viele Mitarbeiter zu schaffen, ist also nur ein weiteres Ziel im Rahmen der genannten Bestrebungen.

### Verschiedene Versuche

Um diese Aufgabe gezielt anpacken zu können, ist bei uns vor einiger Zeit ein „Komitee für neue Arbeitsstrukturen“ gegründet worden, dem Vertreter der Produktion, Arbeitsvorbereitung, Unfallverhütung, Personalabteilung und anderer Abteilungen aus dem gesamten Unternehmensbereich angehören. Es hat die Aufgabe, gezielte Experimente durchzuführen, sie zu koordinieren und auszuwerten. Eine Reihe solcher Versuche läuft bereits in unseren Werken. In der Rüsselsheimer Sattlerei zum Beispiel wurden erste Erfahrungen mit der Gruppenarbeit gesammelt. Weiter sind für die Montage von Heizungen in Rüsselsheim und von Stoßdämpfern in Kaiserslautern kleinere Fließbänder durch Einzelarbeitsplätze ersetzt worden, an denen jeweils ein kompletter Zusammenbau vorgenommen werden kann. Und an verschiedenen Stellen im Karosserie-Rohbau und in der Lackiererei ist das bisher arbeitsteilig durchgeführte Erkennen und Beseitigen von Fehlern zu einer Tätigkeit zusammengefaßt worden.

### Mannigfache Probleme

Natürlich stoßen Versuche dieser Art, die durch weitere Beispiele ergänzt werden



könnten, auf mannigfache Probleme. Schon die begrenzten Raumverhältnisse in den Produktionsstätten des Rüsselsheimer Werkes machen mögliche Fragen nach einer völligen Lostrennung vom Fließband von vornherein illusorisch, da die Gruppenarbeit nach dem schwedischen Vorbild erheblich mehr Fertigungsfläche erfordern würde, die hier einfach nicht vorhanden ist. Gruppenarbeit setzt im übrigen ein besonders gutes kollegiales Verhältnis zwischen den Gruppenmitgliedern voraus. In einem so großen Unternehmen wie dem unseren mit einem auch heute noch nicht kleinen Ausländeranteil würden die Verständigungsschwierigkeiten dann noch stärker in Erscheinung treten, als sie es jetzt schon sind.

### Reaktion der Mitarbeiter

Im Hintergrund steht aber noch ein weiteres grundlegendes Problem, nämlich die Ungewißheit über die Reaktion der Mitarbeiter auf das, was ihnen als Humanisierung ihrer Arbeitswelt angeboten wird. Sicher möchten viele Werksangehörige interessantere Arbeiten ausführen und das Wachsen des Produktes bewußter miterleben. Aber das Zusammenfassen von Tätigkeiten zu größeren Arbeitsinhalten setzt für den einzelnen das Erlernen von neuen Tätigkeiten voraus. Die Überwachung der Qualität der selbst montierten Zusammenbaue würde darüber hinaus die Übernahme von zusätzlicher Verantwortung bedeuten. Ist der betroffene Mitarbeiter aber dazu bereit? Eine eindeutige Antwort auf diese Frage kann bis heute trotz aller Experimente – einschließlich der Volvo-Versuche – noch nicht gegeben werden.

### Was kann man erwarten?

Was kann man also in nächster Zukunft in bezug auf neue Arbeitsstrukturen erwarten? Zunächst sicher weitere, langfristig angelegte Experimente, um noch mehr Erkenntnisse und Erfahrungen mit der Gruppenarbeit in Teilbereichen zu sammeln, wobei die Reaktionen der betroffenen Mitarbeiter auf die ihnen angebotenen neuen Arbeitsformen berücksichtigt werden müssen. Eine Arbeit, die Eignung und Können des einzelnen überfordert oder unterfordert, würde nämlich mit Sicherheit auf Ablehnung stoßen. Die Qualität der Umwelt am Arbeitsplatz wird natürlich noch mehr als bisher verbessert werden müssen. Denken wir – wie oben schon erwähnt – an Lärm, Hitze, Luft, das weite Feld der Arbeitssicherheit und vieles andere mehr. Am Fließband selbst wird man versuchen müssen, die Arbeit durch das Zusammenstellen von sinnvolleren Tätigkeiten und einem Mehr an Selbständigkeit attraktiver zu gestalten. Einen Abschied vom Fließband wird es in absehbarer Zeit jedoch nicht geben.

K.D.V.

## VERKEHRSSTUDIE

# Kein Verzicht aufs Auto

Der Bürger schätzt sein Auto heute vor allem als ein Mittel zur individuellen Freizügigkeit und Unabhängigkeit und nicht mehr so sehr als soziales Statussymbol; die Prestigefunktion des Wagens ist deutlich zurückgegangen; um sich unabhängig und außerdem schneller als mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen zu können, nimmt der Autofahrer manche Belastungen in Kauf. Diese und andere Schlüsse lassen sich aus einer Untersuchung über „Verkehrssysteme und Verkehrsprobleme im öffentlichen Bewußtsein“ ziehen, die dem Mannheimer Ordinarius für politische Wissenschaft, Rudolf Wildenmann, seit einiger Zeit vorliegt.

### Größere Mobilität

Welche Rolle spielt das Auto als Verkehrsmittel? Von den 17 Millionen zugelassenen Personenwagen in der Bundesrepublik werden gegenwärtig etwa 12 Prozent ausschließlich geschäftlich genutzt; 68 Prozent gelten als „Privatwagen“, 20 Prozent werden zum Teil geschäftlich gebraucht. 75 Prozent aller Erwerbstätigen besitzen einen Wagen; 45 Prozent benutzen ihn, um damit täglich zum Arbeitsplatz zu gelangen – das heißt, Autofahren trägt wesentlich zur größeren Mobilität des Bürgers bei, der, am Arbeitsmarkt freier und von Entfernungen unabhängiger, nach dem besseren Arbeitsplatz fragen bzw. ihn erreichen kann.

### Unabhängigkeit an erster Stelle

„Bequemlichkeit“ wird auf die Frage nach den Vorteilen des Autos an dritter Stelle genannt, nämlich von 13 Prozent der Befragten. Das am häufigsten – von 59 Prozent – vorgebrachte Argument ist die Unabhängigkeit: „Man kann fahren, wann und wohin man will“; alle drei Gruppen, die Autobesitzer, die Nichtautobesitzer und die Mitfahrer, nennen diesen Vorteil an erster Stelle. Schnelligkeit und Zeitersparnis werden von 23 Prozent als Vorzug angeführt. – Auf die Frage, warum die öffentlichen Verkehrsmittel dem Auto unterlegen sind, wird auf eine Reihe von Gründen verwiesen. Als häufigste Nachteile werden genannt: Gebundenheit an Fahrpläne; Fahrzeiten und Linien (35 Prozent der Befragten), überfüllte Züge und Busse (16 Prozent), hoher Zeitver-

brauch (13 Prozent). Unter den Vorteilen des Autos wird dagegen außerordentlich stark (von 59 Prozent) die Unabhängigkeit von Fahrplänen und Fahrzeiten hervorgehoben; hinter Schnelligkeit oder Bequemlichkeit rangieren der einfache Gepäcktransport und vor allem die Fahrt von Haus zu Haus.

### Erschwernisse hingenommen

Das Auto entspricht, so der Mannheimer Politologe, genau den heutigen individuellen Bedürfnissen der Menschen nach Beweglichkeit, Unabhängigkeit und Freizügigkeit. Weil es eine Schlüsselfunktion für die Gestaltung wichtiger Lebensbereiche einnimmt, reagiert der Bürger empfindlich auf alle Vorgänge, die „das Gut Pkw“ und dessen Verfügbarkeit berühren.

Drei von vier Befragten meinten, daß auf keinen Fall in den nächsten zwei Jahrzehnten ganz auf den Personenwagen verzichtet werden könne. Ein Teilverzicht wäre nur durch eine Verbesserung und entscheidende Veränderung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewirken, nicht etwa durch eine Verschlechterung des Verkehrsmittels Auto. So werden auch Erschwernisse des Autofahrens – zum Beispiel Umleitungen – angesichts der so stark empfundenen Vorteile des Individualverkehrs hingenommen.

### Unverzichtbarer Bestandteil

Wildenmann kommentierte die Untersuchung dahingehend, daß ein Verzicht auf das Auto von der Mehrheit der Bevölkerung als empfindliche Einschränkung ihrer heutigen Lebensweise empfunden würde und mit großen Dissonanzen verbunden wäre. Der Politologe hat, gestützt auf die Ergebnisse dieser Studie und anderer Beobachtungen die Hypothese aufgestellt, daß sich ein politischer Wille, der eine erhebliche Einschränkung des Autofahrens einschloße, in der Bevölkerung nicht durchsetzen würde, ja im Gegenteil eine starke Opposition wachrufen könnte. Aus den Ergebnissen dieser Verkehrsstudie folgert der Mannheimer Wissenschaftler, daß das Auto in der Gesellschaft der Bundesrepublik ein „unverzichtbarer Bestandteil des sozialen Verhaltens“ ist. S.



## Unfallgefahren im Fahrbereich

Erhebliche Verletzungen am linken Fuß und Unterschenkel erlitt der Fahrer eines kleinen Clark-Schleppers, weil er die Sicherheits-Grundregeln außer acht ließ. Um einen Transportauftrag erfüllen zu können, benötigte der Verunglückte Leergut, das er mit seinem Fahrzeug im Karosseriebau suchte. Hier fuhr er so dicht an einem abgestellten Transportanhänger vorbei, der in den Fahrweg reichte, daß der auf dem Rand des Fahrzeug-einstiegs gestellte linke Fuß gegen den seitlichen Begrenzungsbügel des Transportanhängers stieß und verletzt wurde. (Das Bild oben zeigt eine Rekonstruktion der Unfallsituation.) Neben der erhöhten Verletzungsgefahr, der sich ein Fahrer aussetzt, kann er möglicherweise in einer kritischen Verkehrssituation nicht schnell genug reagieren, da der Abstand des linken Fußes zum Kupplungspedal zu groß ist. Für jeden Fahrer von Flurförderfahrzeugen sollte der Unfall Anlaß sein, eine sicherheitsgerechte Körperhaltung im Fahrbetrieb einzunehmen, um solche Unfälle mit vielleicht noch schwerwiegenderen Folgen zu verhüten. In diesem Zusammenhang muß erneut darauf hingewiesen werden, daß die Zahl der Mitfahrenden in Führerhäusern — beispielsweise in Elektrowagen zwei Mann — auf die zur Verfügung stehenden Sitze beschränkt sein muß.

## Alte Hasen helfen jungen

Neue Situationen bringen Unsicherheit und neue Gefahren. Wir alle haben es gespürt, als wir noch Neulinge waren. Das gilt erst recht für unsere ausländischen Kollegen. Neue und ausländische Mitarbeiter erleiden im Durchschnitt mehr Unfälle als Kollegen mit längerer Berufserfahrung. Sie kennen die Gefahren, die Neuen nicht. Jeder Neue ist also auch Anfänger in Sachen Sicherheit. Wir müssen ihm helfen, daß er bald ein „alter Hase“ wird.

## DAS GEHT JEDEN AN

### Energie ist teuer



Wußten Sie, daß Strom seit 1970 rund 40 Prozent, Heizöl seit 1973 rund 100 Prozent, Gas seit 1974 rund 100 Prozent, Kohle seit 1971 rund 85 Prozent, Trinkwasser seit 1972 rund 35 Prozent und Preßluft seit 1970 rund 35 Prozent mehr kostet?

#### Bei Einsparung mithelfen

Das sind enorme Verteuerungen, die natürlich auch das Haushaltsbudget des Unternehmens stark belasten und den Kostendruck erheblich mit verstärken. Deshalb die Bitte an alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, bei der Einsparung von Energie mitzuhelfen. Wie jeder gewiß zu Hause darauf achtet, daß die Kosten für Heizung, Licht, Wasser oder Gas nicht übermäßig steigen, so sollte man auch im Betrieb auf Einsparungsmöglichkeiten bedacht sein.

#### Viele Möglichkeiten

Man denke beispielsweise an Motoren und Lampen, die nicht länger als nötig eingeschaltet sind, aber auch an das Ausschalten von Torheizungen, das Abdrehen von Heizkörpern, wenn sie unnötigerweise Wärme verbreiten, und an Meldungen, daß da oder dort Fenster oder Türen defekt sind und schnellstens repariert werden müssen. Der Wasserverbrauch sollte ebenfalls auf das unbedingt Notwendige beschränkt und Preßluft, eine der teuersten Energiearten, nur für den vorgesehenen Arbeitszweck benutzt werden. Man sieht: Es gibt viele Möglichkeiten, Energie einzusparen.

#### Konkurrenzfähig bleiben

Alle energiewirtschaftlichen Einsparungsaktionen können aber nur dann einen größtmöglichen Erfolg haben, wenn jeder Werksangehörige zur Mitarbeit bereit ist und einsieht, daß das Kostenproblem, wenn es direkt zunächst „nur“ die Firma betrifft, indirekt aber auch ihn etwas angeht, spätestens dann, wenn die Konkurrenzfähigkeit auf dem Spiel steht. Sie ist das A und O, auf sie gründet sich die Sicherheit unserer Arbeitsplätze.

## Beobachtungen

### AUTOAUSSTELLUNG

Die IAA steht vor der Tür. Auch in diesem Jahr werde ich sie an einem der Wochenenden besuchen. Ich fahre gern hin. Es sind nämlich nicht nur die Autos, die mich interessieren. Die meisten kennt man ja schon. Es ist vor allem die Atmosphäre, von der ich mich gern gefangen nehmen lasse. Dieses Gedränge und Geschubse. Wie heißt es doch in Goethes „Faust“? „Du glaubst zu schieben, und du wirst geschoben.“ Ein ununterbrochenes Stimmengewirr schlägt einem ans Ohr. Man hört Meinungen, bekommt Gesprächsfetzen mit, beobachtet Menschen. Man ist richtig im „Volksgemümel“. Mir, der aus Passion gern beobachtet, macht das Spaß. Und sehe ich auch vor lauter Menschen oft die Autos nicht, so weiß ich doch, daß sie Anziehungspunkt, des Bundesbürgers liebstes Kind geblieben sind, allen Anfechtungen zum Trotz. Und das freut einen Mann der Branche ganz besonders.

### KATZENFREUNDSCHAFT

Im weiten Werksgelände hat allerlei Getier eine Heimstatt gefunden. Vögel, darunter Turmfalken, Kaninchen usw. Jetzt höre ich, daß in einem älteren, im ehemaligen Verladebahnhof abgestellten Wagen eine Katze ihren festen Wohnsitz aufgeschlagen hat. Einige Mitarbeiter entdeckten sie. Sie versuchen, gute Nachbarschaft oder gar Freundschaft mit ihr anzubahnen. Aber ganz so leicht ist das nicht. Es handelt sich ja um keine brave Hauskatze, sondern um ein Tier, das sich der menschlichen Obrigkeit nicht unterworfen hat. Trotzdem greift das Katzenvertrauen doch langsam um sich. Schließlich führt die Katze ihren Nachwuchs vor, was die Freundschaft besonders festigt.

### EIN PATENTER KERL

Auf einem Gang durch das Werk komme ich in eine Abteilung, in der ich früher einmal gearbeitet habe. Ich suche mit dem Blick eine Maschine, an der damals ein Bekannter von mir beschäftigt war. Aber ein anderer Mann steht da. Ihn frage ich nach meinem Bekannten. „Der“? „Sagt er, „ja, der ist schon fast ein Jahr pensioniert.“ Und dann sieht er mich forschend an, weil ich ihn offenbar gekannt haben muß. „War ein guter, patentierter Kerl, wirklich“, setzt er hinzu. Da hat er recht, denn wenn er nicht ein so guter Kumpel gewesen wäre, hätte ich jetzt kaum wieder an ihn gedacht, zumal er schon seit Jahren aus meinem Gesichtskreis verschwunden ist. Er ist also inzwischen pensioniert. So werde ich ihn wohl kaum wiedersehen. Spectator



# Neu im Vorstand

Organisationsänderung im Finanzbereich



John E. Rhame

Im Finanzbereich trat folgende Organisationsänderung in Kraft: Zum neuen Finanzdirektor wurde der bisherige Generaldirektor der General Motors South African Ltd., John E. Rhame, ernannt. Er wurde am 1. August in den Vorstand des Unternehmens berufen. Rhame tritt die Nachfolge von John Quick an, der zum Finanzdirektor der General Motors Overseas Operations in New York befördert worden ist. John E. Rhame war vor seiner Tätigkeit in Südafrika mehrere Jahre leitender Direktor der General Motors-Niederlassung in Österreich.

Donald G. Shelton, Treasurer der Adam Opel AG, wurde zum Direktor Stabsfunktionen General Motors Overseas Corporation, London, ernannt. Jack J. Moore, Finanzassistent des Generaldirektors General Motors Overseas Corporation, London, wurde Nachfolger von D. G. Shelton als Treasurer der Adam Opel AG. (Ein Bild von J. J. Moore lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.)



H. Marx K. H. Müller G. Brongers

der ihr übertragenen Aufgaben in „Personalentwicklung“ umbenannt. Die Personalentwicklung gliedert sich im Ausbildungsbereich in die Abteilungen Berufsausbildung, Leiter Peter Jahn, und Werkberufsschule, Leiter Dr. Ludwig Dietze, sowie im Bereich der Erwachsenenbildung in die Abteilungen Fach-Training, Leiter Heinrich Marx, und Management-Training (Führungstraining) Leiter Karl Herbert Müller. Für die Entwicklung und Einführung von Führungssystemen, für Organisationsentwicklung und für Grundsatzfragen der Bildungsarbeit ist die Stellung Führungs- und Bildungssysteme, Leiter Johann Gerardus Brongers, zuständig.



H. Boemke G. Steiner K.-J. Schwarz

Nach dem Ausscheiden von Nikolaus Stürmer und Josef Dünzinger sind im Bereich Werksanlagen folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Hellmüt Boemke wurde zum Leiter der Werksanlagen-Instandhaltung, Gerhard Steiner zum Leiter der Abteilung Verwaltung und Klaus-Jürgen Schwarz zum Leiter der Abteilung Projektplanung ernannt.



V. Leichsering G. R. Schwarz H.G. Buschmann



G. Dörhöfer H. Conrad

Max Seif, bisher Werbeleiter, wurde zu GMOC versetzt und übernahm als Leiter der Absatzförderung neue Aufgaben im Rahmen der US Wagenverkäufe – Europa – mit Sitz in Antwerpen. Volker Leichsering übernahm als Nachfolger von M. Seif die Leitung der Werbeab-



**Gute Ideen machen sich bezahlt – im Betrieb, aber auch sonst im Leben, wie hier, als die Gluthitze der letzten Zeit ein kluges Köpfchen auf diese originelle Duschidee kommen ließ.**

teilung. Günter R. Schwarz, Leiter Händlerorganisation, wurde zum Verkaufsleiter unserer Zweigniederlassung Berlin befördert. Nachfolger als Leiter Händlerorganisation wurde Hans Georg Buschmann, bisher Leiter der Verkaufsförderung. Gerhard Dörhöfer wurde zum Leiter der Händlerplanung befördert. Zum Leiter der neuen Abteilung Verkaufsförderung & Training in der Absatzförderung wurde Heinz Conrad ernannt.



F. H. Plaschnick A. K. Bender

F. H. Plaschnick, Leiter der Rechtsabteilung, und A. K. Bender, Leiter der Steuerabteilung, berichten ab sofort an den Finanzdirektor.

# Personalien

Rudolf Freimuth, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, ist in den Ruhestand getreten. Ab 1. Juli trat folgende Organisationsänderung in Kraft: Die Abteilung „Gesamtausbildung“, Leiter Dr. Herbert Hölterhoff, wurde entsprechend



H. Hölterhoff P. Jahn L. Dietze

# Zäher Bursche

Der „lange Adam“ war nicht nur lang, er erwies sich auch als ein äußerst zäher Bursche, der den Abbrucharbeitern das Leben schwer machte und manche Terminvoraussage über den Haufen warf. Das dicke Mauerwerk und die zähen Stahlverstrebungen zeugen von solider Handwerksarbeit. Inzwischen ist aus dem „langen“ aber doch ein „kleiner Adam“ geworden, dessen Stumpf bald abgetragen sein wird.

# ZWEI NEUE OPEL-MODELLE FÜR DIE MITTELKLASSE

# ASCONA • MANTA

Raumökonomie • Fahrsicherheit • Fahrkultur beispielhaft

Seit fünf Jahren stehen die Opel Modell-Linien Ascona und Manta als Synonym für kompakte, zeitgemäße Automobile. Ihre Eigenschaften, vor allem Wirtschaftlichkeit, Temperament und Fahrsicherheit, sind beispielhaft für ihre Klasse.

Diese Vorzüge lernten nicht weniger als 700.000 Ascona- und rund eine halbe Million Mantakäufer schätzen. Die ausgewogene Konzeption dieses Mittelklassewagens konnte bei der Neukonstruktion der zweiten Generation beibehalten werden. Im Vordergrund standen daher die weitere Verfeinerung und die Abrundung der bereits reichlich vorhandenen guten Eigenschaften. Was aber für die überwiegende Mehrheit der Käufer zählt: Die beiden Modelle sind nicht nur äußerlich gewachsen (Radstand plus 88 mm), sondern bieten jetzt wesentlich mehr Innenraum. Dieses Komfortmerkmal war eines der wichtigsten Ziele, die den Opel-Technikern bei der Neukonstruktion vorgegeben war und das sie eindrucksvoll erreicht haben.

## ASCONA

Der neue Ascona ist eine Neukonstruktion auf der Basis des bewährten Mittelklassekonzepts, das Opel mit dem ersten Ascona 1970 geschaffen hat. Doch eine fünfjährige Entwicklungszeit schlug sich in wesentlichen Verbesserungen und neuen Technologien auf dieser Basis nieder. Im Vergleich zum Vorgänger fällt der spürbar verbesserte Gesamtkomfort auf, vor allem aber der optimierte Fahrkomfort — Erfolg des neukonstruierten Fahr-

werks. Der verlängerte Radstand, eine vorne wie hinten verbreiterte Spur sowie verlängerte Federwege sind die wesentlichen Merkmale dieser Neukonstruktion. Bei der neuen Vorderachse sind die Stoßdämpfer in Radnähe direkt an den oberen Dreieckslenkern befestigt. Damit ist der serienmäßige Stabilisator jetzt von radführenden Aufgaben frei und arbeitet mit erhöhter Wirksamkeit. Diese Maßnahmen tragen auch dazu bei, daß die Lenkung noch zielgenauer arbeitet. Die exakt geführte, spur- und sturzkonstante Zentralgelenkhinterachse wurde neu abgestimmt.

Diese Änderung brachte — wie bei der Vorderachse — Gewinn an Bodenhaftung und vor allem an Fahrkomfort. Auch schlecht ausgebaute Straßen, Schlaglochpisten und Kopfsteinpflaster setzen die Insassen nicht unangenehmen Vertikalbewegungen aus.

## Funktionelle Linienführung

Die Karosserie zeigt wieder eine funktionelle Linienführung. Ihre Form ist das Resultat des Opel-Bekanntnisses zur Sachlichkeit im Design unter Berücksichtigung hoher ästhetischer Forderungen sowie langer Versuchsreihen im Windkanal. Obwohl die Stirnfläche des neuen Ascona größer geworden ist, gelang es, den Luftwiderstand seiner Karosserie zu senken. Trotz leicht erhöhten Gewichts im Vergleich zum Vorgänger sank durch diesen Erfolg der Kraftstoffverbrauch, während die Höchstgeschwindigkeit gleichzeitig um bis zum 7 km/h (1,9 S) verbessert werden konnte. Darüber hinaus wurden

durch die Neugestaltung der Karosserie lästige Windgeräusche eliminiert; sie machen sich selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht störend bemerkbar. Auch der neue Außenspiegel wurde nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestaltet — er lenkt Wasser- und Schmutzwirbelungen vom Seitenfenster ab. Auf Wunsch ist auch ein von innen verstellbarer Außenspiegel lieferbar. Neugestaltete Räder, deren Design auf Radkappen verzichtet, unterstreichen noch die sportliche Note des Wagens.

## Tiefere Gürtellinie

Der Ascona trägt seine Gürtellinie tiefer als der Vorgänger. Das macht ihn gestreckter und trägt zur Verbesserung der Rundumsicht bei. Insgesamt 20 Prozent mehr Glas erlauben Fahrer und Beifahrer die ungehinderte Sicht nach allen Seiten. Breite Gummischutzleisten überziehen die kräftig dimensionierten Stoßfänger in voller Länge. Der in die Karosserieform integrierte Bugspoiler wirkt leistungszehrenden Luftwirbelungen an der Wagenunterseite entgegen. Die großen rechteckigen Scheinwerfer des Ascona sind mit den vorderen Blinkleuchten unter einem gemeinsamen Deckglas zu einer Einheit zusammengefaßt. Die Leuchten am Heck sind groß dimensioniert und weithin sichtbar. Die Rückfahrcheinwerfer sind in diese Einheiten integriert.

## Großzügiger Innenraum

In seinen Außenabmessungen ist der Ascona größer geworden — um ein Maß,

Links: Das „Gesicht“ des neuen ASCONA. Mitte: Das Heck mit den groß dimensionierten Leuchteinheiten. Rechts: Die markante Frontansicht des neuen MANTA mit dem großen Kühlluft eintritt unter dem Stoßfänger.





das einen spürbar großzügiger dimensionierten Innenraum ermöglichte, aber dem Wagen nichts von seiner Kompaktheit nahm. Der Zugewinn an Innenraum bei einem um 88 mm verlängerten Radstand und einer um 170 mm in der Länge gewachsenen Karosserie kommt vor allem der Beinfreiheit der Fondpassagiere zugute, die um nahezu 50 mm zugenommen hat. Bei einer Verbreiterung der Karosserie um 30 mm stieg für die hinten Sitzenden die Schulterfreiheit um 50 mm. Die Verbesserung dieser für den Innenraum wesentlichen Maße macht den Ascona auch für größere Familien bestens geeignet. Zum bequemen Einstieg der Fondpassagiere sind die weit öffnenden Türen bei der zweitürigen Version noch breiter geworden. Auch das Beladen des voll urlaubstauglichen Kofferraums ist jetzt einfacher: Der Öffnungswinkel des Deckels wurde vergrößert.

### Gediegenes Interieur

Zum Innenraumkomfort des Ascona trägt schon auf den ersten Blick das gediegene Interieur wesentlich bei. Die neuen Vollschaumsitze, die vorne und hinten breiter als beim Vorgänger sind, verfügen nicht nur über ausgezeichnete Dämpfungseigenschaften, sondern auch über ein hohes Maß an Komfort. Die Rückenlehnen bieten zudem mehr seitlichen Halt bei Kurvenfahrt. Qualitativ hochwertige Bezugsstoffe und moderne Dessins geben dem Innenraum seine freundliche und wohnliche Atmosphäre.

Alle Versionen des Ascona werden jetzt serienmäßig mit Bodenteppichen ausgestattet, die Normal-Versionen mit strapazierfähigem Vliesmaterial, die L-Ausführung mit hochwertiger Schlingenware. Dies trägt zur Senkung des Geräuschpegels im Innenraum bei, der durch eine ganze Reihe von Maßnahmen gegenüber dem Vorgänger deutlich verringert werden konnte. Geräuschärmer arbeitet auch das neue Radialgebläse für Heizung und Belüftung, das darüber hinaus das bisherige Axialgebläse auch in der Förderleistung übertrifft. Die neuentwickelte Mischluftheizung ermöglicht ein noch exakteres Einstellen der gewünschten Temperatur und spricht sofort auf jede Bewegung der Bedienungshebel an. Aber auch bei geschlossenen Fenstern ist stets ein angenehmes „Klima“ gewährleistet. Innerhalb einer Minute erfolgt durch die Zwangsentlüftung zugleich dreimal ein kompletter Luftaustausch.

### Übersichtliches Cockpit

Exakt im Blickfeld angeordnete Rundinstrumente geben dem Fahrer im vorbildlich übersichtlichen Cockpit des Ascona ständig alle wichtigen Informationen. Durch das besonders geformte Deckglas der Instrumente werden störende Reflexe gänzlich ausgeschlossen. Alle Schalter und



Bedienungselemente sind – selbstverständlich – bei angelegtem Gurt bequem zu erreichen und durch international gebräuchliche Symbole gekennzeichnet. Um auch bei Dunkelheit Verwechslungen der Schalter auszuschließen, sind alle Symbole beleuchtet. Der weite Verstellbereich der Vordersitze läßt zudem jeden Fahrer die für ihn optimale Sitzposition finden. – Den Ascona gibt es wieder wie bisher mit zwei oder vier Türen in Normal- und Luxusausführung. Ein Caravan-Modell ist nicht vorgesehen.

### Vier spritzige Motoren

Zur Auswahl stehen vier spritzige Motoren für Normal- und Supertreibstoff mit Leistungswerten von 60, 75 und 90 PS, welche die jeweilige Versicherungsklasse optimal ausnützen: Die besonders wirtschaftlichen 60 PS-Triebwerke mit 1,2 bzw. 1,6 Liter Hubraum, der spurtfreundige 1,6 Liter S-Motor mit 75 PS, und für besonders leistungsbewußte Fahrer das 1,9 Liter S-Aggregat mit 90 PS, das dem Ascona eine Spitze von 167 km/h verleiht. Für noch mehr Bedienungskomfort sorgt die bewährte Opel-Automatic, die für alle Ascona-Motoren ab 1,6 Liter Hubraum auf Wunsch erhältlich ist. Wer zusätzlich noch auf gesteigerte Sportlichkeit des Ascona Wert legt, kann alle Varianten mit zwei verschiedenen SR-Paketen komplettieren, die sowohl einzeln als auch kombiniert lieferbar sind.

### MANTA

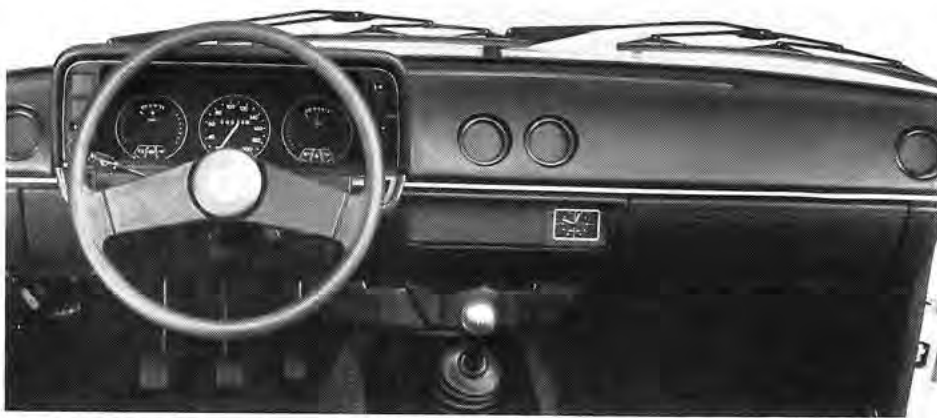
Auch beim neuen Manta griff das Werk auf das bewährte, erfolgreiche Konzept

des Vorgängers zurück, ging aber wie beim Ascona in Technik und Design viele neue, weiteren Erfolg versprechende Wege. In ihren technischen Grundzügen entsprechen sich beide Automobile. Der Manta ist jedoch ein eigenständiges Automobil, konzipiert als sportlich orientiertes Coupé mit hohen Fahrleistungen, ausgezeichnetem Fahrverhalten und gleichzeitig mit gutem Raumangebot. Dabei ist die bei Automobilen seiner Art seltenere Wirtschaftlichkeit besonders ausgeprägt.

Seiner Charakteristik entsprechend erhielt der Manta ein besonders sportliches Kleid. Schlank präsentiert sich die gestreckte Form mit der aus aerodynamischen Gründen tief heruntergezogenen Motorhaube und der großzügigen Verglasung. Das bedeutet ebenfalls eine Verbesserung der Sicht nach allen Seiten. Ein Überrollbügel ist integrierter Bestandteil der passiven Sicherheit und charakteristisches Merkmal des Manta. Der Bügel geht in die Mittelsäule der Karosserie ein und enthält oberhalb der Gürtellinie auch die Luftaustrittsöffnungen für das Belüftungssystem des Innenraums.

### Vier Triebwerke

Der Lufteintritt für das Kühlsystem ist tief am schräg abfallenden Wagenbug angeordnet. Er bildet eine Einheit mit dem vorderen Stoßfänger. Darunter befindet sich der serienmäßige Spoiler, Bestandteil der ausgeklügelten aerodynamischen Gestaltung. Die groß dimensionierten Rückleuchten mit integrierten Rückfahrcheinwerfern sind weithin sichtbar und akzentuieren das klar gezeichnete Heck.



Das Cockpit mit den sinnvoll angeordneten Bedienungsorganen und den blendfreien Instrumenten. Bei eingeschaltetem Licht sind die Symbole beleuchtet.

Wie beim Ascona läßt sich auch beim Manta der Kofferraumdeckel weiter öffnen als zuvor und erleichtert das Zulaufen sperriger Gegenstände. Der für ein Sportcoupé äußerst großzügig ausgelegte, familientaugliche Kofferraum kann dadurch noch besser genutzt werden. Der Manta wird in Normal- oder in Luxus-Ausführung geliefert. Zur Motorisierung stehen ebenfalls vier Triebwerke in gut abgestuften Leistungswerten von 60 bis 90 PS zur Verfügung. Auch beim Manta können auf Wunsch alle Motoren ab 1,6 Litern Hubraum mit der komfortablen Opel-Automatic kombiniert werden. Genauso gibt es beim neuen Manta die beiden SR-Pakete einzeln oder zusammengefaßt auf Wunsch.

#### MANTA BERLINETTA und GT/E

Berlinetta bedeutet, wörtlich aus dem Italienischen übersetzt, „kleine Limousine“. Im Opel-Programm weist diese Zusatzbezeichnung auf die erlesene Aus-

stattung eines Modells hin. Versehen mit allen Eigenschaften eines zeitgemäßen, sportlichen Automobils, verfügt der Manta in dieser Ausführung über elegante Veloursstoffbezüge und weiche Veloursteppiche. Dazu gesellen sich Sportfelgen und Sportlenkrod — das alles macht die Berlinetta zum Wagen für den, der neben der rassigen Form und den ausgezeichneten Fahreigenschaften luxuriös verpackten Komfort zu schätzen weiß. — Die leistungstärkste Version des Manta mit ihrem 105 PS starken 1,9 Liter-Einspritztriebwerk gehört in den Kreis der schnellsten und sportlichsten Vertreter der Klasse bis zu zwei Litern Hubraum. Den Spurt von 0 auf 100 km/h absolviert der GT/E in 10,5 Sekunden. Die Spitze beträgt 185 km/h. Seine Ausstattung trägt diesen Leistungswerten Rechnung. Eine speziell für diesen Wagen ausgelegte Federung, Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfer und verstärkte Stabilisatoren sorgen für optimales Fahrverhalten.

Der MANTA SR (vorn im Bild) und der 105 PS starke Einspritzer GT/E werden in Zukunft zu den besonderen Blickfängen im Straßenverkehr zählen.



Was da alles hineingeht!

Wie alle anderen Opel-Modelle zeichnen sich auch die neuen Ascona und Manta durch eine hohe Zahl serienmäßiger Ausstattungsdetails aus, die vor allem der Sicherheit und dem Komfort zugute kommen. Zur Komplettausstattung zählen Dinge wie Stahlgürtelreifen, heizbare Heckscheibe, Wisch-Wasch-Automatik und vieles andere mehr. Bei der L-Version kommen noch unter anderem Kopfstützen und versenkt angeordnete Automatik-Sicherheitsgurte hinzu, die den Bedienungskomfort erhöhen. Die neuen Ascona und Manta knüpfen nicht nur an die Qualitäten ihrer Vorgänger an, sie übertreffen sie sogar in den meisten Punkten. So auch, was aktive und passive Sicherheit anbetrifft: Während für die aktive Sicherheit allein schon durch das hervorragende Fahrverhalten mit verbesserten Bremsen und die gute Motorisierung beste Voraussetzungen gegeben sind, einem drohenden Unfall „aus dem Weg zu fahren“, sind auch auf dem Sektor „passive Sicherheit“ wesentliche Fortschritte erzielt worden. Der — im Volumen von 45 auf 50 Liter vergrößerte — Tank von Ascona und Manta wurde über die Hinterachse plaziert, um eine Beschädigung bei einer Heckkollision wirksam zu verhindern. Der hohe Stand der Technik und des gesamten Konzepts schließen auch alle anderen Konstruktionsmerkmale der neuen Ascona und Manta ein.

## Opel-Garantie

Ohne  
km-Grenze  
für 1 ganzes  
Jahr.







NEUESTE UNTERSUCHUNG

## GURT – der beste Schutz

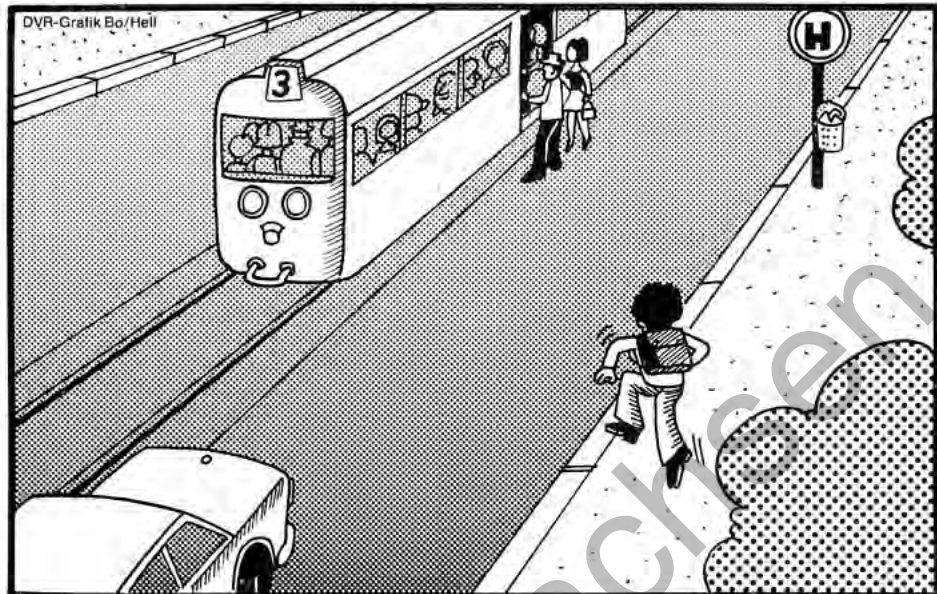
Nicht gerade glücklich und überzeugend haben bisher die Gegner des Sicherheitsgurtes ihre Thesen vertreten. Nun liegt eine 300 Seiten umfassende Studie Professor Max Danners, Leiter des Allianz-Zentrums für Technik in Ismaning vor, die ihnen weiter erheblichen Argumentationsboden entzieht. Sie werden, wenn sie ihre starre, ablehnende Haltung beibehalten, sich in Zukunft den Vorwurf der Uneinsichtigkeit gefallen lassen müssen. Denn was bisher meist nur Meinung war, das geht jetzt aus dieser umfassenden Untersuchung, der 30.000 ausgewertete Unfälle zugrunde liegen, wissenschaftlich erhärtet hervor: Der Sicherheitsgurt ist mit Abstand der wirksamste Schutz für Autoinsassen!

### Bis zu 40 Prozent

Hier zunächst einige Ergebnisse in Prozentzahlen: Bei angelegtem Gurt gehen die tödlichen Verletzungen um 30 bis 40 Prozent zurück. Etwa 40 Prozent aller



# Kinder im Verkehr



Kinder haben vielfach Angst, zu spät in die Schule zu kommen. Um nicht eine Bahn zu versäumen, vergessen sie leicht die gewohnte Vorsicht und versuchen, auf dem kürzesten Weg noch schnell den abfahrenden Wagen zu erreichen. Kraftfahrer müssen damit rechnen, daß Kinder wie im Bild noch im letzten Moment angelaufen kommen, nicht immer am Bordstein anhalten, sondern ohne sich abzusichern im schrägen Winkel zum Einstieg eilen. Da hilft nur eines: grundsätzlich langsam und bremsbereit an haltende Bahnen heranfahren! Andererseits gelingt gerade kleinen Kindern (und alten Menschen) erst in letzter Sekunde der Ausstieg. Deshalb: mit dem Wiederauffahren warten, bis sich die Türen schließen und alle Fahrgäste von der Fahrbahn sind!

Unfallverletzungen wären überhaupt nicht eingetreten und in 40 bis 50 Prozent der Fälle wäre der Verletzungsgrad erheblich geringer gewesen, hätte man den Gurt angelegt. Bei Gurtträgern verringert sich auch die Verletzungshäufigkeit sehr merklich. Die Zahl der Kopfverletzungen sinkt von 90 auf 24 Prozent. Nur die Zahl der Halswirbel- und Brustkorbverletzungen steigt bei angelegtem Gurt sehr leicht an, während jedoch die Schwere der Verletzungen abnimmt. Widerlegt wurde in der Studie auch die Behauptung der Gurt-Gegner, bei starker Karosserieverformung reiche der „Überlebensraum“ nicht aus. So zeigte sich zum Beispiel bei einem vollkommen eingedrückten Dach keine irgendwie nachteilige Wirkung. Nachgewiesen wurde die Schutzwirkung der Gurte auch für die Rücksitze.

### Auch Kopfstützen wichtig

Nur bei statistisch nicht ins Gewicht fallenden Einzelfällen – bei 32 von 30 000 Fällen – wäre das Nichtangeschnalltsein wahrscheinlich vorteilhafter gewesen. Das bezieht sich vor allem auf die verhältnismäßig seltenen Fahrzeugbrände. Gute Dienste leistet der Gurt auch bei dem sehr häufig vorkommenden seitlichen Zusammenprall. Da in vielen Fällen unvorschriftsmäßig angelegte Gurte (zum Beispiel durch Außerachtlassung des erforderlichen engen Abstandes zwi-

schen Körper und Gurt) Verletzungen verursachen, wäre das Untersuchungsergebnis wohl noch günstiger ausgefallen, hätte man sich immer vorschriftsmäßig gegurtet. Durch Kopfstützen, auch das erweist die Untersuchung, wären die Halswirbelverletzungen bis zu 25 Prozent niedriger gewesen.

### Kinder nur hinten

Kinder werden in 70 von 100 Fällen schwerer verletzt als Erwachsene. Ihr Verletzungsrisiko sinkt nur dann, wenn sie hinten im Wagen sitzen. „Kinder auf Vordersitzen ist ein Verbrechen“, heißt es in der Studie. Trotzdem, so liest man, ist die Entwicklung von Rückhaltesystemen für Kinder sehr wichtig. Zur Diskussion über die allgemeine Einführung der Verbundglasscheibe meint die Studie, es sei besser, wenn man damit noch warte, weil gegenwärtig Sicherheitsglasscheiben entwickelt würden, die noch besser als Verbundglas seien. Ohnehin trete nach der Einführung der Gurtanlagepflicht am 1. Januar 1976 dieses Problem in den Hintergrund, weil mit ihr die Möglichkeit einer Verletzung durch die Frontscheibe sich sehr vermindere. Professor Danners Fazit: Der Sicherheitsgurt wird auf unabsehbare Zeit der beste Schutz für die Autoinsassen bei Unfällen sein. Neue Vorrichtungen mit einem ähnlich hohen Sicherheitsgrad gebe es zur Zeit nicht.

# UNSERE JUBILARE

# 40



G. Bröder  
Instandhaltung  
30.7.1975



L. R. Fuchs  
Qual. Ktr. u. Insp.  
10.8.1975

# 25

19.5.1975  
Philipp Schieferstein  
Postabteilung

3.7.1975  
Victor Born  
Preßwerk

Heinrich Dörner  
Werkschutz  
Alfred Fabig  
Chassis II

Hermann Ganß  
Karosseriebau  
Hermann Josef Hahn  
Instandhaltung

Heinrich Köstler  
Verkaufsabteilung  
Wilhelm Leitermann  
Mat.-u. Prod. Ktr.  
Helmut Marckart  
Zentralwerkstatt  
Wilhelm Marek  
PEK

Ludwig Nikolaus  
Schnittbau

4.7.1975  
Georg Anthes  
Chassisbau

Paul Berger  
Chassisbau  
Werner Fiedler  
Instandhaltung

Willi Lautebach  
PEK

Richard Reimer  
Chassisbau

5.7.1975  
Helmut Bügel  
Schnittbau

Rudolf Hart  
Preßwerk  
Rudi Seiler  
Preßwerk

Karl Schippling  
Z. Masch.-Abt.  
Hans Schneider  
Instandhaltung  
Ludwig Weller  
Chassisbau

6.7.1975  
Heinrich Becker  
Qual. Ktr. u. Insp.  
Jakob Becker  
Transportwesen

Kurt Deml  
Schnittbau

Leo Dohle  
Schmiede

Harald Göbel  
Preßwerk

Grete Guckes  
PV-Karosserie-Zsb.

Heinz Lindner  
Z. Masch.-Abt.

Franz Panzer  
Instandhaltung

7.7.1975  
Urban Bopp  
Schmiede

Theo Braun  
Fertigmontg.-Steuer.

Hermann Schmieden  
PEK

Gerhard Strohmenger  
Preßwerk

9.7.1975  
Konrad Ploetz  
Karosseriebau

10.7.1975  
Heinz G. Astheimer  
Schweißmasch. u. Vorr.

Alfons Barons  
Chassisbau

Walter Böhm  
Unfallverhütung

Adam Dengler  
Karosseriebau

Karl Diehl  
Verkaufsabteilung

Fritz Döring  
Preßwerk

Karlheinz Fornoff  
Betriebsrat

Franz Hackenberg  
PV Schmiede

Karl Haibach  
AMK-Systeme

August Hanert  
Materialbehandlung

Helmut Hartfeil  
Projektabrechnung

Josef Hartmann  
Qual. Ktr. u. Insp.

Wilhelm Heislitz  
Karosseriebau

Erwin Hennemann  
Chassisbau

Jakob Herzberger  
Chassisbau

Valentin Heß  
Werkzeugbau

Karl Klemenz  
Instandhaltung

Walter Kneib  
Schweißmasch. u. Vorr.  
Erwin Kneip  
PV Chassis u. Schmiede

Johann Köhl  
Qual. Ktr. u. Insp.

Johann Hch. Köhler  
Karosseriebau

Theobald Kröhler  
Z. Masch.-Abt.

Willi Kuntz  
Instandhaltung

Johann Löblein  
Karosseriebau

Willi Lorenz  
Karosseriebau

Philipp Mayer  
Werksanlagen

Heinrich Meister  
PV Werkstätten

Helmut Müller  
Chassisbau

Theodor Müller  
Lohnbuchhaltung

Helmut Pabst  
Chassisbau

Walter Raab  
Karosseriebau

Wilhelm Rauschkolb  
Qual. Ktr. u. Insp.

Kurt Reinemer  
Chassisbau

Georg Reitz  
Chassisbau

Franz Josef Sans  
Instandhaltung

Helmut Scheerbaum  
Preßwerk

Wilhelm Schorch  
Karosseriebau

Friedr. Wilh. Stampf  
PEK

Paul Stumpf  
Getriebe-Transferstr.

Alois Viereckl  
Werksanlagen

Bernhard Weidlich  
Werksanlagen

Karl Wenz  
PEK

Adam Wenzler  
Karosseriebau

Hermann Wocker  
Karosseriebau

11.7.1975  
Herbert Deimer  
Verkaufsabteilung

Fritz Franck  
Chassisbau

Georg Lipp  
Lehrenbau

Manfred Slawski  
PEK

Anton Stowasser  
Chassisbau

Jakob Zeltner  
Preßwerk

12.7.1975  
Eduard Hofmann  
Chassisbau

Karl Köppel  
Z. Masch.-Abt.

Willi Mönch  
Schweißmasch. u. Vorr.

Karl Ruppert  
Karosseriebau

Georg Schellhaas  
Karosseriebau

Erich Alfred Schmidt  
Chassisbau

Heinz Szibor  
Kundendienstschule

14.7.1975  
Heinz Wucherpfennig  
PEK

17.7.1975  
Georg Behnert  
Modellschreinerei

Philipp Deußner  
PEK

Lina Ewald  
Betriebsabrechnung

Wilhelm Flesch  
Karosseriebau

Kurt Frank  
Werkzeugbau

Erich Fuchs  
Qual. Ktr. u. Insp.

Berthold Graßmann  
Schnittbau

Josef Janz  
Karosseriebau

Anton Kreißl  
Schnittbau

Joachim Lange  
Chassisbau

Heinz Lehmann  
Instandhaltung

Friedrich Leinert  
Chassisbau

Franz Müller  
Qual. Ktr. u. Insp.

Franz Reiß  
Qual. Ktr. u. Insp.

Josef Ringelstein  
Karosseriebau

Philipp Schaad  
Z. Masch.-Abt.

Jakob Scherer  
Instandhaltung

Wolfgang Schuck  
PEK

Edmund Soboczinski  
PEK

Valentin Volk  
Instandhaltung

18.7.1975  
Walter Borger  
Chassisbau

Herbert Schmitt  
Qual. Förderg. u. Insp.

19.7.1975  
Philipp Ark  
Preßwerk

Karl Barth  
Karosseriebau

Adolf Fischer  
PEK

Ignatz Keßler  
Preßwerk

Oswald Lotz  
Preßwerk

Gerhard Monka  
Preßwerk

Josef Ferd. Schimpl  
Qual. Ktr. u. Insp.

Walter Simon  
Chassisbau

20.7.1975  
Heinz Goltz  
Karosseriebau

Theodor Klotzbach  
Preßwerk

Albin Krüsch  
PV Schmiede

Rudolf Lorenz  
Schweißmasch. u. Vorr.

Willi Rumrich  
Preßwerk

Franz Sandner  
Qual. Ktr. u. Insp.

Karl Scheilmann  
Preßwerk

Friedrich Veith  
Chassisbau

21.7.1975  
Richard Ehlert  
Karosseriebau

Jakob Georgen  
Ersatzteilelager

Bernhard Körff  
Instandhaltung

Herbert Lepel  
Schnittbau

Horst Möller  
PEK

Wilhelm Schulmeyer  
Instandhaltung

Ernst Herbert Schulte  
Materialbehandlung

24.7.1975  
Heinz Bergander  
Schmiede

Hans Dörrhöfer  
Schnittbau

Erich Franke  
Informationssteuerg.

Edwin Glaser  
Instandhaltung

Willi Goepfert  
Karosseriebau

Gustav Guth  
Karosseriebau

Christoph Heil  
Qual. Ktr. u. Insp.

Willi Heupt  
Betriebsmitteleink.

Brüno Juraschka  
Chassisbau

Peter Kühles  
Chassisbau

Erwin Kuhn  
Voraussschätzung

Theodor Lalka  
Preßwerk

Bernhard Mehler  
Preßwerk

Georg Ohlert  
Lohnbuchhaltung

Walter Rahn  
Karosseriebau

Manfred Reimund  
Karosseriebau

Ernst Römer  
Instandhaltung

Hans Rösinger  
Materialbehandlung

Franz Schatz  
Chassisbau

Gerhard Schiers  
Chassisbau

Friedrich Schumacher  
Chassisbau

Karl Trauth  
Preßwerk

Albert Zögner  
Karosseriebau

25.7.1975  
Adam Hofmann  
Qual. Ktr. u. Insp.

Hans Mühl  
Instandhaltung

Willi Riedl  
Chassisbau

Ludwig Spuck  
Karosseriebau

26.7.1975  
Otto Braun  
Karosseriebau

Michael Haselsteiner  
Unfallverhütung

Helmut Heimberger  
Z. Masch.-Abt.

Alfred Helk  
Instandhaltung

Wilhelm Löchel  
Chassisbau

Walter Möllenberg  
Preßwerk

Karl Radtke  
Schmiede

Hubert Rau  
Z. Masch.-Abt.

Heinz Walter Witte  
Karosseriebau

27.7.1975  
Heinz Gehron  
Schweißmasch. u. Vorr.

Othmar Himmer  
Chassisbau

Georg Schildwächter  
Chassisbau

Helmut Schulz  
Preßwerk

Josef Zwack  
PV Karosserie

28.7.1975  
Fritz Herrhammer  
Revisionsabteilung

29.7.1975  
Hans Walter Daum  
Preßwerk

31.7.1975  
Hans Bloth  
Qual. Ktr. u. Insp.

Josef Deiß  
Werkschutz

Anton Goldschalt  
Schmiede

Engelbert Hederer  
Chassisbau

Heinz Immel  
Chassisbau

Werner Jung  
PEK

Karl Karg  
Qual. Ktr. u. Insp.

Hans Peter Kissinger  
Preßwerk

Ernst Klaus  
Preßwerk

Anton Knab  
Verpackungsabt.

Helmut Kraft  
Kar.-Rohmontage

Johann Krost  
Chassisbau

Heinz Lorz  
Schnittbau

Franz Neubauer  
Preßwerk

Engelbert Nitschke  
Instandhaltung

Leonhard Ritzert  
Chassisbau

Heinz Schmidt  
Preßwerk

Georg Schneider  
Schnittbau

Heinz Schniering  
Chassisbau

Willi Seiler  
Werkschutz

Alfred Sell  
Chassisbau

Martin Stork  
Kar.-Gerippebau

Heinrich Trippel  
Chassisbau

Adam Werner  
Instandhaltung

Reinhold Wolf  
Chassisbau

1.8.1975  
Kurt Brod  
Schweißmasch. u. Vorr.

Josef Brosch  
PEK



|   |   |   |  |   |  |
|---|---|---|--|---|--|
| Eugen Brzezina<br>Achsenbau             | Elfriede Fries<br>Werkstattplanung      | Karl-Heinz Kärtner<br>PEK                   | Gerhard Christmann<br>Materialbehandlung | Fritz Paschnicke<br>Instandhaltung      | Helmut Diehl<br>Betriebsschreinerei      |
| Werner Forst<br>PV Preßwerk             | Ludwig Gunkel<br>Teile- u.Zubeh.-Disp.  | Günther Liederscheidt<br>Z. Masch.-Abt.     | Hermann Diehl<br>Schnittbau              | Fritz Renker<br>PV Preßwerk             | Erwin Ebert<br>Projektabrechnung         |
| Oswin Fuchs<br>Getriebebau              | Heinrich Heuß<br>Karosseriebau          | Alfred Marx<br>PEK                          | Artur Jäger<br>Preßwerk                  | Otto Rutsch<br>Karosseriebau            | Josef Fank<br>Qual.Ktr.u.Insp.           |
| Manfred Heer<br>Chassisbau              | Rudolf Hornung<br>Kar.-Rohmontage       | Horst Meier<br>Motorenbau                   | Horst Juraschka<br>Werkschutz            | Otto Sandrock<br>Z. Masch.-Abt.         | Heinrich Friedrich<br>Instandhaltung     |
| Ludwig Heldmann<br>Export               | Heinz Jäger<br>Instandhaltung           | Willi Molter<br>Instandhaltung              | Ludwig Kunz<br>Schweißmasch.u.Vorr.      | Heinrich Schad<br>Qual.Ktr.u.Insp.      | Heinrich Gärtner<br>Qual.Ktr.u.Insp.     |
| Werner Herchenröder<br>Motorenbau       | Karlheinz Jagstaidt<br>PEK              | Friedrich Oswald<br>MPK-Bedarfsermittlung   | Herbert Lieske<br>Materialeingang        | Josef Scharf<br>Karosseriebau           | August Haese<br>Preßwerk                 |
| Friedrich Jaksch<br>Proj.Systempl.Verw. | Werner Jakobi<br>Achsenbau              | Ernst Prozeller<br>Wagenendmontage          | Helmut Mahla<br>Instandhaltung           | Horst Schell<br>Qual.Förderg.u.Insp.    | Ludwig Hauzel<br>Schweißmasch.u.Vorr.    |
| Valentin Knoth<br>Schweißmasch.u.Vorr.  | Heinz John<br>Z. Masch.-Abt.            | Adam Scheller<br>Instandhaltung             | Bruno Mücksch<br>Werkzeugschleiferei     | Willi Schenk<br>Werkzeugbau             | Josef Herr<br>Werkzeugbau                |
| Otto Kohlei<br>PEK                      | Alfons Knapp<br>PEK                     | Karl Scherer<br>Instandhaltung              | Georg Sünner<br>PEK                      | Heinz Schuster<br>Lehrenbau             | Gustav Hottes<br>Werkschutz              |
| Heinz Kremser<br>Werbeabteilung         | Heinz Kraus<br>Schnittbau               | Alfred Schmidt<br>Wagenendmontage           | 18.8.1975                                | Franz Stiasny<br>Schmiede               | Leonhard Isinger<br>PV Chassis           |
| Karl Lex<br>Schnittbau                  | Heinz Mosich<br>Kundenbetreuung         | Friedrich Scholtka<br>PV Preßwerk           | Ernst Dörre<br>Ordnungsdienst            | Karl Wammes<br>PV Werkstätten           | Georg Keil<br>Getriebebau                |
| Ernst Menk<br>Schweißmasch.u.Vorr.      | Karl Schick<br>Z. Masch.-Abt.           | Helmut Seibold<br>Schweißmasch.u.Vorr.      | Ernst Kolb<br>Instandhaltung             | Wladyslaw Wiatrowski<br>Karosseriebau   | Heinrich Köhler<br>Werbeabteilung        |
| Hans Moses<br>Filiale Berlin            | Helmut Seibt<br>Schnittbau              | 15.8.1975                                   | Günter Mosi<br>Qual.Ktr.u.Insp.          | 22.8.1975                               | Josef Krämer<br>Instandhaltung           |
| Dieter Müller<br>Schnittbau             | Walter Vogel<br>Schnittbau              | Heini Becker<br>Kdd.-Werkstatt              | 19.8.1975                                | Ludwig Kolb<br>Karosseriebau            | Karl Linek<br>Chassisbau                 |
| Heinz Noack<br>Materialbehandlung       | Wilhelm Vollhardt<br>Materialbehandlung | Johann Peter Blisch<br>Karosseriebau        | Karl Ferber<br>Z. Wagenverteilung        | Alfred Sachs<br>Datenverarbeitung       | Rudi Lendle<br>Motorenbau                |
| Karl Noß<br>Betriebsrat                 | Edmund Zenger<br>Standardabteilung      | Hans Debus<br>Qual.Förderg.u.Insp.          | 21.8.1975                                | Wilhelm Simon<br>Karosseriebau          | Josef Matthes<br>Motorenbau              |
| Josef Riedel<br>Schnittbau              | 8.8.1975                                | Franz Fleißner-Wilfling<br>Qual.Ktr.u.Insp. | Heinrich Albert<br>Z. Wagenverteilung    | Hans Treber<br>Schweißmasch.u.Vorr.     | Helmut Meister<br>PEK                    |
| Hans Ryter<br>Qual.Ktr.u.Insp.          | Adolf Emmel<br>Getriebebau              | Gerhard Kinzel<br>Schnittbau                | Hans Burdak<br>Preßwerk                  | Hans Welter<br>Transportwesen           | Friedrich Mielke<br>PEK                  |
| Hans Sachs<br>Materialbehandlung        | Richard Frank<br>Getriebebau            | Helmut Loose<br>PEK                         | Hans Corrigox<br>Rohrfabrikation         | Karl Dexheimer<br>Preßwerk              | Willi Roth<br>Werkzeugabteilung          |
| Gerhard Schneider<br>PEK                | Viktor Hartwig<br>Instandhaltung        | Heinz Müller<br>Z. Masch.-Abt.              | Karl Diefenbach<br>Standardabteilung     | Philipp Diefenbach<br>Standardabteilung | Karl Scharf<br>Motorenbau                |
| Ewald Schnorr<br>Schnittbau             | Heinrich Herrmann<br>Produktkosten      | Hermann Remy<br>Ersatzteilelager            | Josef Dietrich<br>Schweißmasch.u.Vorr.   | Engelbert Geiberger<br>PV Werkstätten   | Johann Schäufler<br>Schnittbau           |
| Wolfgang Schütz<br>PVK-Zusammenbau      | Hermann Mackenroth<br>Z. Masch.-Abt.    | Erich Weiß<br>Schmiede                      | 16.8.1975                                | Sepp Gruß<br>Materialbehandlung         | Walter Schlütter<br>Wagenendmontage      |
| Herbert Schumann<br>Karosseriebau       | Heinrich Ruppert<br>Qual.Ktr.u.Insp.    | Konrad Beckendorf<br>Instandhaltung         | Günther Hahn<br>Preßwerk                 | Erich Holzammer<br>Schweißmasch.u.Vorr. | Willi Schmidt<br>Wagenendmontage         |
| Josef Sehr<br>Schmiede                  | Jakob Schaad<br>Instandhaltung          | Hans Becker<br>Transportwesen               | Otto Hinkel<br>Preßwerk                  | Peter Kaus<br>Preßwerk                  | Helmut Schwarz<br>Kar.-Fertigmontage     |
| Rudolf Weigelt<br>Instandhaltung        | Wilhelm Zilch<br>PV Schmiede            | Karl Breunig<br>Berufsausbildung            | 25.8.1975                                | Martin Kron<br>Instandhaltung           | Heinz Schwibinger<br>Betriebsschlosserei |
| 2.8.1975                                | 9.8.1975                                | Gerhard Eichholz<br>Werkschutz              | Karl Hardt<br>Werkfeuerwehr              | Kurt Krüger<br>Schmiede                 | Kurt Seibold<br>Motorenbau               |
| Georg Bergmann<br>Instandhaltung        | Heinrich Raab<br>Z. Masch.-Abt.         | Karl Gräber<br>PV Preßwerk                  | Heinz Tzschatsch<br>Instandhaltung       | Karl Kühnl<br>Wagenendmontage           | Willi Steigner<br>Achsenbau              |
| Horst Grube<br>Chassisbau               | Otto Schmuck<br>Unfallverhütung         | Leonhard Groll<br>Werkzeugbau               | 27.8.1975                                | Willi Lind<br>Preßwerk                  | Heinrich Strauß<br>PEK                   |
| Josef Gruber<br>Wagenendmontage         | Josef Vogel<br>Karosseriebau            | Karl Hemm<br>Qual.Ktr.u.Insp.               | Josef Swoboda<br>Schnittbau              | Georg Löffelholz<br>Schnittbau          | Michael Supp<br>Z. Masch.-Abt.           |
| Georg Kamp<br>Elektrische Abt.          | 10.8.1975                               | Ernst Lahmer<br>PV Werkstätten              | 28.8.1975                                | Kurt Krüger<br>Schmiede                 | 29.8.1975                                |
| Hermann Stöhr<br>Verkaufskoord.         | Friedrich Kunkel<br>Chassisbau          | Willi Lange<br>PEK                          | Friedrich Bein<br>PV Werkstätten         | Karl Kühnl<br>Wagenendmontage           | Werner Drexler<br>Schnittbau             |
| 3.8.1975                                | Franz Recker<br>Gewährleistung          | Fritz Lotz<br>Härtereie                     | Richard Bock<br>Chassisbau               | Willi Lind<br>Preßwerk                  | 30.8.1975                                |
| Herbert Dierschke<br>Lehrenbau          | Wilhelm Schick<br>Werkzeugbau           | Karl Renker<br>Werksleitung                 | Willi Brandt<br>Rohrfabrikation          | Georg Löffelholz<br>Schnittbau          | Friedel Kohlmann<br>Werkzeugbau          |
| Jan Eadczuk<br>Preßwerk                 | Alfons Wenzel<br>MPK-Produktionspl.     | Karl Scheffel<br>MPK-Fertigmontagegest.     | Anton Müller<br>PEK                      | Christoph Munk<br>Preisstudien          | Günter Knöpp<br>PEK                      |
| Helmut Gerecke<br>Schweißmasch.u.Vorr.  | 11.8.1975                               | Heinrich Schlarb<br>PV Preßwerk             | Christoph Munk<br>Preisstudien           | Klaus Dieter Ohlow<br>Preßwerk          | Erwin Wunsch<br>Debitorenbuchhaltung     |
| Richard Saul<br>Materialbehandlung      | Ernst Netsch<br>Werkzeugbau             | Erich Seelbach<br>Motorenbau                | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| 4.8.75                                  | Hans Stork<br>Z. Masch.-Abt.            | Jakob Stauder<br>Chassisbau                 | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| Hans Zimmermann<br>Karosseriebau        | Adolf Ullmann<br>Instandhaltung         | Georg Stippler<br>Karosseriebau             | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| 5.8.1975                                | 14.8.1975                               | Richard Treber<br>Werkschutz                | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| Herbert Neumann<br>Werkschutz           | Heinz Barth<br>Motorenbau               | Heinz Weller<br>Betriebsschreinerei         | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| 6.8.1975                                | Robert Berker<br>Z. Masch.-Abt.         | 17.8.1975                                   | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| Heinrich Göttel<br>Lehrenbau            | Ludwig Baumann<br>Werkschutz            | Georg Bopp<br>Qual.Ktr.u.Insp.              | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| 7.8.1975                                | Harald Gerbig<br>Verkehrsabteilung      |   | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |
| Karl Anthes<br>Projektkontrolle         |   |   | 21.8.1975                                | 21.8.1975                               |  |

Die Spalte „IM RUHESTAND“  
aus Platzgründen  
im nächsten Heft

# Nachahmenswert

Millionen von Zuschauern hoffen jedes Wochenende darauf, daß ihnen die Frankfurter Fernsehansagerin und „Lottofee“ Karin Tietze-Ludwig Glück bringt. Auf das Glück allein sollte man zumindest im Straßenverkehr nicht bauen: die charmante Sprecherin rät deshalb allen Autofahrern, ihrem Beispiel zu folgen und sich bei jeder Fahrt anzuschallen. Damit stellte auch sie sich in den Dienst der vom Bundesverkehrsministerium unterstützten Aktion „Gurt als Retter“. Nach der Devise „sicherer als Glück: klick: erst gurten – dann starten“ will die Aktion Skeptiker und „Gurtmuffel“ im ganzen Bundesgebiet bekehren. (Siehe auch S. 17)



## VORSCHLAGWESEN

# Auszeichnung für Spitzenstellung

Die steigende Tendenz im Vorschlagwesen Kaiserslautern hält an. Im internationalen Wettbewerb innerhalb der GM-Überseeorganisation (es handelt sich um 18 Unternehmen mit 36 verschiedenen Werken und 151.000 Mitarbeitern) hat, wie wir schon einmal kurz in dem VV-Jahresrückblick für 1974 berichteten, unser Werk Kaiserslautern den 2. Platz errungen.

Dieser Aufstieg in die internationale Spitzengruppe ist bei Opel und vor allem natürlich bei den Werksangehörigen in Kaiserslautern mit großer Genugtuung aufgenommen worden. Jetzt wird es darum gehen, das Erreichte zu halten, wenn möglich sogar noch zu übertreffen. Wenn jeder mit offenen Augen durch den Betrieb geht und Verbesserungswürdiges zu Papier bringt, sollte dies durchaus möglich sein.

Erfolge wie dieser verdienen Anerkennung. Und sie blieb nicht aus. In einem gesonderten Schreiben beglückwünschten neben anderen Gratulanten der Generaldirektor der GM-Überseeorganisation, Harlow W. Gage, und Generaldirektor J. P. Mc Cormack den Leiter des Werkes Kaiserslautern, H. P. Klein, zu dem erfolgreichen Abschneiden. Eine Ehrenplakette überreichte Vorstandsmitglied F. Beickler (auf unserem Bild rechts) in seiner Eigenschaft als Gesamtwerksleiter im Rahmen einer kleinen Feierstunde in Anwesenheit aller Werksleiter sowie Hauptabteilungsleiter seines Bereiches.



# Nostalgisches

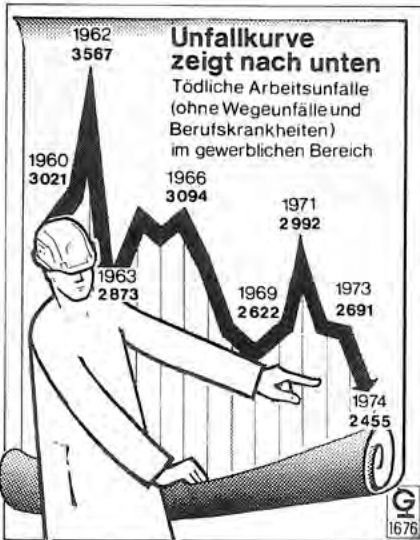
Ein bißchen Nostalgie, Rückgriff in die Vergangenheit, finden die Besucher des Rüsselsheimer Werkes seit einigen Monaten im hinteren Teil des Ausstellungsraumes. Nachdem eine Zeitlang Nähmaschine, Fahrrad und Quintuplet aus den Anfängen der Produktion zu sehen waren, wurde das Motiv in der „historischen Ecke“ inzwischen gewechselt. Jetzt steht dort der alte Opel-Patent-Motorwagen, System Lutzmann, mit dem die Automobilproduktion bei Opel im Jahre 1898 begann. Zu dieser Zeit gab es noch keine Automobile, sondern „Benzinkutschen“. Sie waren die Freude des Adels und der Wohlhabenden. Auch bei Opel wurden sie – Stück für Stück – in wochenlanger Handarbeit gefertigt.



# Stark rückläufige Unfallzahlen

Alljährlich berichtet die Abteilung Unfallverhütung über die Unfallentwicklung im Jahr vorher. In dem jetzt vorliegenden Jahresbericht für 1974 wird der starke Rückgang der Betriebs- und Wegeunfälle gegenüber 1973 hervorgehoben. Es ist das bisher günstigste Ergebnis in der Unfallstatistik des Werkes und nicht zuletzt auf die großen Anstrengungen zurückzuführen, die in allen Werksbereichen auf dem Gebiet der Unfallverhütung unternommen wurden.

Von 1.290 Unfällen entfielen auf die Lohnbelegschaft 1.041 Betriebsunfälle



Auch draußen rückläufige Zahlen

und 193 Wegeunfälle, auf die Gehaltsbelegschaft 26 Betriebsunfälle und 30 Wegeunfälle. Leider hatten wir 1974 einen tödlichen Betriebsunfall zu beklagen. Mit 41 auf 1.000 Mann bezogene Unfälle war das Ergebnis weit besser als in den letzten Jahren. Der Gesamtdurchschnitt aller bei der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft versicherten Firmen betrug dagegen 131 Unfälle je 1.000 Beschäftigte.

Neulinge, die weniger als ein Jahr im Werk arbeiteten, hatten 96 Unfälle, bezogen auf 1.000 Beschäftigte, Mitarbeiter mit einer Werkzugehörigkeit von 5 Jahren und mehr dagegen nur 34. Das unterstreicht, daß neueingetretenen Mitarbeitern besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Stark reduzierte sich 1974 der Anteil ausländischer Mitarbeiter an den Unfällen.

Die Zahl der Wegeunfälle (239) nahm 1974 ebenfalls erheblich ab, und zwar waren es 39 Prozent weniger als im Vorjahr. Fünf Mitarbeiter verunglückten bei Wegeunfällen tödlich.

Der gegenüber früheren Jahren erfreuliche Bericht darf kein Anlaß sein, sich mit dem Erreichten zufrieden zu geben, sondern es bedarf der Anstrengung aller Mitarbeiter, dieses Ergebnis zu halten oder noch zu verbessern.

## SCHNAPPSCHUSS

### In der Küche A 1

Für unsere „Schnappschuß“-Serie hat die Kamera diesmal einen Mitarbeiter festgehalten, der für das leibliche Wohl der Werksangehörigen sorgt. Vor allem den Mitarbeitern, die ihre Mahlzeiten in den Speisesälen A-1 und A-6 einnehmen, ist



Richard Michel kein Unbekannter: Er ist Chef der dortigen Küche und einer von 10 Köchen der Abteilung Werksverpflegung. Wir haben schon einige Male über diese soziale Einrichtung berichtet, so daß nur kurz daran erinnert werden muß, daß im Rüsselsheimer Werk das Essen in fünf Großküchen zubereitet und in 20 Speisesälen ausgegeben wird. Die Zahl der Essenteilnehmer schwankt je nach Jahreszeit zwischen 8.000 und 10.000. Den Mitarbeitern der Früh-, Normal- und Spätschicht werden bekanntlich zwei Mahlzeiten angeboten: Normalkost (DM 1,20) und Schonkost (DM 1,50). Für Kalorienbewußte steht darüber hinaus noch eine Kaltverpflegung zur Verfügung, die aus Joghurt und Obst besteht. Unser Schnappschuß zeigt Mitarbeiter Michel beim Abschmecken der Suppe, die es jeden Tag vor der Hauptmahlzeit gibt.

### Musiker gesucht

Das Werksorchester sucht einen Bassisten für Streich- und Blasmusik. Mitarbeiter, die über entsprechende Voraussetzungen verfügen, wollen sich bitte mit J. Schultheis, Betriebsmitteleinkauf, Tel. 2783, in Verbindung setzen.



Bei der in Hamburg stattgefundenen Siegerehrung im 11. Modellauto-Wettbewerb gewann der 16jährige Oberschüler Uwe Pieper aus Lengerich in Westfalen den 1. Preis. Er erhielt eine Ausbildungsbeihilfe von DM 3.000,- und eine Reise in die Vereinigten Staaten, von der er in der nächsten Zeit zurückkehren wird. Auf unserem Foto zeigt der Sieger dem für die Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde sein preisgekröntes Modell.



# WERK BOCHUM



Gemütliche Runde bei Kaffee und Kuchen.



Neben den Gesprächen gab es genügend Zeit zur Entspannung.



Die Kinder der Seminarteilnehmer waren begeistert . . .

## Kontakte geknüpft

Bericht über ein Familien-Seminar mit türkischen und deutschen Mitarbeitern

Das Jugendsozialwerk e.V. — eine dem Deutschen Roten Kreuz angeschlossene Organisation — sorgt sich um die Mitarbeiter, die in unseren Wohnheimen untergebracht sind. Diese Stelle war es auch, die kürzlich ein Seminar für türkische und deutsche Familien ausschrieb. Es lag nahe, sich die Teilnehmer aus dem Kreis ehemaliger Heimbewohner zu suchen, die inzwischen ihre Familien nach Deutschland geholt und auch eine Wohnung gefunden hatten. Sie haben den Kontakt nicht verloren, sondern kommen des öfteren zu Besuch ins Wohnheim.

### Der Stein kommt ins Rollen

Eine Einladung mit genauem Programm wurde verfaßt und verteilt. Gesamthema: „Die Probleme deutscher und ausländischer Familien in der Bundesrepublik Deutschland“. Gute Referenten, ein schönes Haus — für alles war gesorgt. Man zögerte. Der Veranstalter mußte sich viel Mühe geben, um die Eingeladenen zu überzeugen, daß ein solches Seminar sehr nützlich ist. Schließlich waren 34 Personen zusammen, darunter 12 deutsche Teilnehmer. Das Unternehmen konnte starten. Die Organisation lag in Händen von Amanan Mouh, Heimleiter in einem der Bochumer Opel-Wohnheime. Er ist Marokkaner.

### Den besten Kontakt

Hier Auszüge aus einem Bericht des Jugendsozialwerkes: „Vom Opel-Wohnheim Hauptstraße 82 ging es los, zwar etwas verspätet, da einige Teilnehmer an dem



betreffenden Samstag bei Opel noch arbeiten mußten. Männlein, Weiblein, Kinder, Deutsche, Türken! Die Stimmung war heiter, jeder gab sich Mühe. In Delecke am Möhnesee war alles bestens vorbereitet. Das Haus, die Räumlichkeiten, die Gegend, das Essen – alles in Ordnung. Die Kinder hatten schon auf der Fahrt den besten Kontakt; eine türkische Kindergärtnerin betreute sie. An Ort und Stelle beschlagnahmten sie gleich den Garten, in dem es Hunde und Ziegen gab.

### Ein guter Einfall

Ein guter Einfall der Seminarleitung: Man saß nach dem Kaffee in zwangloser Runde zusammen und stellte sich vor. Das ging sogar ohne Dolmetscher. Abends fand ein geselliges Zusammensein statt. Die Leiterin des Hauses – früher selbst als Sozialarbeiterin im Ausland tätig gewesen – trug wesentlich durch eigene Beiträge zum guten Gelingen des Abends bei. Sonntag vormittag traf man sich in drei Arbeitsgruppen, wo erstaunlich offen und frei geredet wurde. Aufgestautes kam heraus, Hemmungen spürte man nicht mehr. Die Themen: „Wenige unter vielen“, „Unsere Kinder in der deutschen Schule“, „Kinder zwischen zwei Nationen“. Das gab Gesprächsstoff! Manchmal betretenes Schweigen, wenn bohrende Fragen von den ausländischen Partnern kamen: Warum wir immer nix gut? Wir auch Menschen auf Arbeit und zu Haus!“

Aber auch die befreiende Feststellung, daß doch viel guter Wille vorhanden sei. Man dürfe sich nicht von schlechten Einzelbeispielen – so bitter sie für die Betroffenen auch sein mögen – zu einem Allgemeinurteil verleiten lassen. Man war sich auch einig, daß die augenblickliche wirtschaftliche Situation erschwerend wirke.

### Bemühungen aktivieren

Kurz vor Mittag, als die Gruppenberichte im Plenum diskutiert wurden, kam eigentlich immer wieder der entscheidende Punkt heraus, daß man sich zu sehr isoliert und man auf beiden Seiten die guten Bemühungen aktivieren und intensivieren muß. Ganz und gar war man sich einig, daß dieses Seminar als gelungen bezeichnet werden kann. Als sich der Bus am Sonntag gegen 17 Uhr wieder in Richtung Bochum in Bewegung setzte, waren menschliche Kontakte geknüpft. Unwahrscheinlich die Begeisterung der Kinder. Sofort wurden private Treffen vereinbart, Einladungen ausgesprochen und immer wieder der Wunsch geäußert, so etwas bald wieder zu veranstalten. Ein türkischer Teilnehmer, der zur Teilnahme überredet worden ist, sagte: „Mensch, prima, da komme ich das nächste Mal wieder mit!“

### Warum das alles?

Das Seminar soll gesellschaftspolitisch bilden. Die Industrie-Ballungs-Zentren des Ruhrgebiets, die täglichen Anforderungen von Hochleistungen in der Arbeitswelt, die ständige Flut von Informationen durch die Kommunikationsmedien führen dazu, daß sich Menschen immer mehr von der Gemeinschaft absondern und isolieren. Diese Situation überschauen ausländische Arbeitnehmer ganz und gar nicht. Sie kommen meist aus keiner Industrieland, und sie suchen hier bei uns nach einem Partner, mit dem sie Kontakte knüpfen können. Den türkischen Mitarbeitern wird diese Diskrepanz besonders deutlich, weil sie durch die Erziehung in der Großfamilie, ihre Religion und durch die Formung beim Militär besonders auf die Gemeinschaft hin geprägt sind. Das Seminar für die türkischen Mitarbeiter wird sicher auch in unser Bochumer Werk ausstrahlen.

## Unsere Jubilare

(Werk Bochum)

# 25

10.7.1975

Martin Diehl  
Karosserie-Werk

11.7.1975

Gerhard Homann  
Ersatzteile und Zubehör

17.7.1975

Philipp Friebl  
Chassiswerk

31.7.1975

Walter Böhme  
Prod.Vorb. Werk I

1.8.1975

Willy Lehmann  
Chassiswerk

Johann Sossna  
Chassiswerk

3.8.1975

Ludwig Ziegler  
Werksanlagen

14.8.1975

Wolfgang Schneider  
Prod.Vorb. Werk I

16.8.1975

Heinrich Hock  
Qual.Ktr.u.Insp.

31.8.1975

Friedrich Dörr  
Prod.Vorb. Werk I



J. Stiller

E. Schimmel

## PERSONALIEN

Nach Umgestaltung der Organisation im Ersatzteile- & Zubehör-Bereich wurde die administrative Verantwortung J. Stiller in seiner Eigenschaft als Leiter Verkaufsbereich – Werk Bochum – übertragen.

Nach Versetzung von O. Pflug nach Rüsselheim wurde E. Schimmel zum Leiter des Ersatzteile-Lagers Bochum ernannt mit erweiterter Verantwortung für die Auftragsabwicklung.

W. Latour wurde zum Leiter der Abteilung Auftragsabwicklung Bochum mit erweiterter Verantwortlichkeit für die Auftragsleitstelle im Teilleger Bochum ernannt.



W. Latour

A. Linscheidt

Mit Wirkung vom 1. Juli 1975 trat im Bereich der Personal- und Sozialabteilung folgende Organisationsänderung in Kraft: A. Linscheidt übernahm zu seinem bisherigen Aufgabengebiet das Personalbüro Lohnempfänger von E. Ostrowsky, der am 31.3.1975 in den Ruhestand getreten ist. Der neugebildete Bereich erhält die Bezeichnung „Personalabteilung Lohnempfänger“.

## Tag der offenen Tür

Über den Tag der offenen Tür in unserem Werk Bochum am 6. September (Einlaß ab 8.30 Uhr) Einzelheiten auf Anschlägen und in Rundschreiben.



Die Stadt Wattenscheid um 1890

## BOCHUMER STREIFLICHTER

# Wattenscheid zählt jetzt zu Bochum

Durch die Neugliederung in Nordrhein-Westfalen wurde die Stadt Wattenscheid mit der Nachbarstadt Bochum zusammengeschlossen. 878 Mitarbeiter von uns wohnen in dem „neuen“ Stadtteil. Deshalb ein kurzer geschichtlicher Abriss:

### Tausendjährige Geschichte

Im Herzen des Ruhrgebietes gelegen, zählt Wattenscheid zu den ältesten Städten zwischen Ruhr und Lippe. Mehrere Jahrhunderte hindurch war die Stadt Sitz eines Amtsbezirks, der Teile von Gelsenkirchen und von Essen-Steele umfaßte. Zur Geschichte gehört ferner, daß Wattenscheid als eines der ältesten Kirchspiele Mittelpunkt eines weitläufigen Dekanates war. Wattenscheid ist mithin der mehr als 1000 Jahre alte kulturelle, verwaltungspolitische und kirchliche Ausstrahlungspunkt für ein Gebiet, das heute etwa eine Million Einwohner zählt. Um 890 wird die „villa Uattenscethe in pago Borathon“ zum ersten Male in dem Heberregister des Klosters Werden urkundlich erwähnt. Von 900 bis 1400 liegt die Bedeutung Wattenscheids auf der Hauptstellung seiner Kirche, die zur Tauf- und

Mutterkirche eines weiträumigen Kirchspiels aufrückt, das 10 Bauernschaften umfaßt.

### Westfälisches Hansequartier

1398 bis 1417 honorierte Graf Adolf IV. von Cleve-Mark die Haltung der Wattenscheider im Jahrhunderte dauernden Streit der Grafen Isenberg-Altena-Mark mit den Erzbischöfen von Köln um die Vorherrschaft in Westfalen, indem er dem Wigbolde die stadähnlichen Rechte einer Freiheit verleiht. 1554 wird Wattenscheid als Mitglied der Hanse im Westfälischen Hansequartier des Kölner Drittels urkundlich genannt. 1604 rechnet man Wattenscheid zu der volkreichsten Freiheit der acht Freiheiten der Grafschaft Mark. 1635 brennt die Stadt während des Dreißigjährigen Krieges völlig nieder. 1722 wird die Beschäftigung von Tagelöhnern aus Wattenscheid im Kohlenbergbau der nahen Ruhrberge urkundlich erwähnt. Am 1. August 1816 erhält Wattenscheid bei der Entstehung der preußischen Provinz Westfalen eine Neuauflage seiner Amtsverfassung und wird dem Landkreis Bochum im Regierungsbezirk

Arnsberg zugeteilt. 1832 wird der erste Schrägstollen „Maria-Anna“ angelegt.

### Neue Stadtrechte

1840 existieren im Amtsbezirk 12 Stollenbetriebe mit etwa 580 Bergleuten. 1847 leitet die Streckenführung der Köln-Mindener-Eisenbahn durch den nördlichen Amtsbezirk den Stagnationsprozeß für die Freiheit Wattenscheid ein; der Kohlenbergbau führt aus der Hellwegzone (1843 Abteufung der Zeche „Centrum“ und 1854 der Zeche „Holland“) in die Emschermulde. Die nördlichen Amtsgemeinden überflügeln die Mutterstadt. 1874 führt die Bergisch-Märkische Bahn endgültig von Essen über Wattenscheid nach Bochum. Am 15. Januar 1876 wird die Freiheit Wattenscheid mit neuen Stadtrechten ausgestattet. 1885 werden Stadt und Amt dem Landkreis Gelsenkirchen unterstellt.

### Ende der Selbständigkeit

1926 beschließt der preußische Landtag die Vereinigung von Stadt und Amt zu einer lebensfähigen Mittelstadt Wattenscheid mit insgesamt 62.780 Einwohnern und 2.388 ha Größe. Am 19.10.1972 sprechen sich in einer Bürgerbefragung bei einer Beteiligung von 93 Prozent mehr als 96 Prozent der Bevölkerung für die Beibehaltung der Selbständigkeit Wattenscheids aus. 1974 zählt das 2.388 ha große Stadtgebiet 82.050 Einwohner. Am 8. Mai 1974 beschloß der nordrhein-westfälische Landtag das Ende der kommunalen Selbständigkeit Wattenscheids und den Zusammenschluß mit der Nachbarstadt Bochum zum 1. Januar 1975.



## Monatsrekord · Steigende Tendenz

Die Höchstprämie von netto DM 30.000 konnte im Monat Juni an einen Einsender vergeben werden, der den Vorschlag gemacht hatte, die Batterieladestationen an die Maximumüberwachungsanlage anzuschließen. Dadurch konnte eine Energieeinsparung im Bezugspreis erzielt werden. Ende Mai 1975 lag der Vorschlagseingang im Monatsdurchschnitt bei 720 Verbesserungsvorschlägen. Der Monat Juni brachte 2.222 Vorschläge! Das ist ein neuer Monatsrekord in der Geschichte unseres Vorschlagwesens. Die zur Auszahlung gelangte Prämiensumme zeigte eine stark steigende Tendenz. 1974 betrug sie von Januar bis Juli DM 431.710; 1975 im gleichen Zeitraum bereits DM 554.085.

Besonders mit dem Anlauf unserer neuen Produkte ist für jeden die Möglichkeit gegeben, seine Ideen in klingende Prämien umzuwandeln. Der Leiter des Werkes, H. Gensert, hat diesbezüglich ein besonderes Rundschreiben an alle Führungskräfte gerichtet und sie aufgefordert, mit allen Mitarbeitern über Verbesserungsmöglichkeiten zu sprechen und bei der Ausarbeitung von Vorschlägen zu helfen.

Die Abteilung Vorschlagwesen hofft, im Laufe des Jahres noch recht viele und vor allen Dingen hohe Prämien für gute Verbesserungsvorschläge auszahlen zu können. Jeder kann dabei sein! Jeder ist aufgerufen, mitzumachen! E.E.

## 23 Bochumer Mitarbeiter bekamen den REFA-Grundschein

Im Rahmen einer Abschlußfeier überreichte Fertigungsleiter T. R. Faber den Teilnehmern des zweiten werksinternen REFA-Grund-Lehrganges den REFA-Grundschein.

22 Meister und ein Betriebsratsmitglied wurden unter der Leitung des REFA-Bezirksverbandes Bochum von den werksangehörigen REFA-Lehrern W. Gersdorf und K. Speil in 350 Unterrichtsstunden ausgebildet.

Die Absolventen werden ihre Kenntnisse auf den Gebieten Arbeitsgestaltung, Datenermittlung, Kostenrechnung, Arbeitsunterweisung und Lohndifferenzierung nun in der betrieblichen Praxis nutzen.



Unser Bild zeigt die Lehrgangabsolventen während der Abschlußfeier, in der Fertigungsleiter T. R. Faber die Diplome überreichte.

## Wichtiger Hinweis

Leider unterlassen es Werksangehörige häufig, Änderungen ihres Familienstandes oder ihres Wohnortes der entsprechenden Stelle in unserem Werk mitzuteilen. Durch diese Verhaltensweise schaden sich diese Mitarbeiter selbst, außerdem kann das Unternehmen nicht seine gesetzlich auferlegte Verpflichtung erfüllen, diese Daten an die Krankenkasse und die Rentenversicherungsanstalten weiterzuleiten.

Jeder Werksangehörige, bei dem sich nach Eintritt in die Firma eine oder mehrere der folgenden Änderungen ergeben haben und diese Änderungen nicht an eine Zeitrechnungstation (Lohnempfänger) oder an die Personalabteilung für Gehaltsempfänger weitergegeben hat, wird gebeten, das unter Vorlage behördlicher Bescheinigungen kurzfristig nachzuholen:

Eheschließung (Name und Geburtsdatum des Ehepartners und evtl. Angaben über eingebrachte Kinder), Namensänderung, Geburten (Name und Geburtsdatum des Kindes), Ehescheidung, Sterbefälle, Wohnungsänderung.

Sollte jemand die Meinung vertreten, dies nicht tun zu müssen, so sind natürlich die negativen Folgen selbst zu tragen, die, zusammengefaßt, so aussehen: Die Firma, die Krankenkasse und die Versicherungsanstalten können wichtige Unterlagen nicht zustellen, da Name oder Wohnort nicht bekannt sind, oder aber die Zustellung erfolgt, jedoch mit fehlerhaftem Inhalt. Und wer von uns wünscht sich das?

## Wir gedenken

Gerhard Kaising, Prod.Vorb. Werk II  
geb. 18.8.22 gest. 3.6.75

K.-H. Radloff, Prod.Vorb. Werk I  
geb. 11.5.36 gest. 6.6.75

Jose Nieto Lorenzo, Werksanlagen  
geb. 11.2.51 gest. 15.6.75

Karl Grzesik, Prod. Vorb. Werk II  
geb. 27.5.23 gest. 3.7.75

Olaf Hänsch, Werksanlagen  
geb. 28.9.56 gest. 16.7.75



# WERK KAISERSLAUTERN

## Die Planung und Verwaltung

Die Abteilung Planung und Verwaltung unseres Werkes Kaiserslautern erfüllt eine Vielzahl von Aufgaben und stellt als verlängerter Arm der verschiedenen Planungsbereiche ein wesentliches Bindeglied zur Zentralplanung Rüsselsheim dar. Jeder rationellen Fertigung muß eine gründliche Arbeitsvorbereitung vorausgehen. Dazu wird geplant, konstruiert und kalkuliert. Aufträge müssen bearbeitet und Termine überwacht, diverse Zeichnungen müssen verwaltet und gepaust werden. Für alle diese vielfältigen, zusammengefaßt dargestellten Aufgaben ist die Abteilung Planung und Verwaltung zuständig.

### Optimale Arbeitsplatzgestaltung

Eine der Hauptaufgaben dieser Abteilung ist die optimale Arbeitsplatzgestaltung, die nur mit eingehenden Studien „vor Ort“ zu erreichen ist. Damit werden wirtschaftliche Ziele für den Betrieb und humane Ziele für den arbeitenden Menschen angestrebt. In unserem Werk treten die unterschiedlichsten Fertigungsverfahren nebeneinander auf. Jeder Planer muß daher die notwendigen Kenntnisse besitzen, mehrere unterschiedliche Fertigungen zu bearbeiten. Insgesamt müssen etwa 1.300 Werkzeugmaschinen, Einrichtungen und Anlagen mit den dazugehörigen Werkzeugen und Hilfsmitteln fach- und sachgerecht betreut werden.

Für die Abwicklung der theoretisch geplanten Arbeitsabläufe ist die Werkzeugkonstruktion angegliedert. Neben der Konstruktion und Änderung von diversen Werkzeugen, Vorrichtungen, Kontroll-

werkzeugen usw. werden hier Projekt- und Werksaufträge kalkuliert, vielfach auch zur Entscheidung in der Zentralplanung in Rüsselsheim vorbereitet.

### Kooperative Zusammenarbeit

Alle Aufträge werden von der Verwaltung weiterbearbeitet, gedruckt und die Zeichnungen gepaust. Termine werden überwacht, Statistiken erstellt. Freigaben, Stücklisten, Teilzeichnungen müssen verwaltet und immer auf dem neuesten Stand gehalten werden.

Die Werkstattplanung zeichnet für die erforderlichen Werkstattpläne und Abwicklung von Maschinen Neu-, Ab- und Umstellungen verantwortlich und arbeitet in diesem Zusammenhang mit der Werkstattplanung und Zentralplanung in Rüsselsheim eng zusammen.

Nur durch kooperative Zusammenarbeit dieser Abteilung mit anderen Bereichen und den Abteilungen der Produktion können die besten Ideen für eine wirtschaftliche Fertigung verwirklicht werden, eines der erklärten Ziele der Planung und Verwaltung.

### AUFNAHMEN UNTEN

Auf dem linken Bild H. Eicher und M. Begehold beim Kontrollieren eines Werkzeugplanes. Rechts D. Dannenberg und Th. Kremer, Abteilungsleiter der Planung und Verwaltung, beim Prüfen eines aus Kunststoff hergestellten Kühlergrills. Im Hintergrund R. Wichert und E. Nicklas.



## Spendenaktion

„Die Jugend ist nicht so, wie man sie mitunter hinstellen bemüht ist. Das bewiesen wieder Auszubildende bei Opel.“ Dies schrieb am 27. Juni die „Rheinpfalz“ in Kaiserslautern.

In den vergangenen Jahren hatten unsere Auszubildenden des öfteren für Kinderdörfer und körperbehinderte Kinder Geld gesammelt. Aber dieses Mal haben sie sich selbst übertroffen. Durch die vielen Anzeigen und Hinweise in den Illustrierten kamen einige auf die Idee, eine Sammlung für die Vereinigung „Terre des Hommes“ vorzunehmen. Bei der nächsten Jugendversammlung wurde dieser Vorschlag unterbreitet und auch gleich einstimmig angenommen. Sie setzten diese aufgenommene Idee sofort in die Tat um und hatten in kurzer Zeit den stattlichen Betrag von DM 320,- beisammen. Dies ist bei einer Anzahl von 100 Auszubildenden eine ansehnliche Summe.

Den Auszubildenden nicht nachstehen wollten die Meister der Lehrwerkstatt. Sie sammelten ebenfalls und haben Frau Helga Rudat, die in der Lehrwerkstatt als Stenotypistin tätig ist, dazu auserwählt, eine Patenschaft für ein Kind in Columbien in die Wege zu leiten.

Ende Juni war es dann soweit, daß die Jugendvertreter der Mitarbeiterin des Initiativkreises von „Terre des Hommes“, Waltraud Müßig, die Spende in der Lehrwerkstatt übergeben konnten. Unser Bild zeigt von links W. Müßig, die Jugendvertreter J. Hauck, T. Lißmann und H. Rudat bei der Übergabe der Spende.



## Unsere Jubilare 25

|               |                |
|---------------|----------------|
| 7.8.1975      | 16.8.1975      |
| Hermann Wilke | Werner Schmidt |
| Werkschutz    | Inspektion     |

Ende des Kaiserslautern-Teils



# GEHEN SIE MAL NEUE WEGE



## Neue Jugendvertretung in Rüsselsheim

Durch den Rücktritt der bisherigen Rüsselsheimer Jugendvertretung war eine Neuwahl notwendig, die am 31. Juli stattfand. Von 380 Wahlberechtigten gaben 268 ihre Stimme ab, was einer Wahlbeteiligung von 70,53 Prozent entspricht. Auf der konstituierenden Sitzung des neugewählten Gremiums am 8. August wurden unter anderem der Vorsitzende und sein Stellvertreter gewählt. Auf dem Bild die neue Jugendvertretung. Von links Karl-Friedrich Lohrum, Hans-Jürgen Leonhardt (Schriftführer), Frank Scharpenberg, Jürgen Hennek, Reiner Müller (Vorsitzender), Siegfried Engel, Karl-Heinz Kreuzer (stellvertretender Vorsitzender und gleichzeitig Gesamtjugendvertreter), Gisela Zorn und Gertrud Bormet.



### Wir gedenken

(Werk Rüsselsheim)

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| Hermann Mörsel, Rentner<br>geb. 29.4.05 gest. 16.5.75     | Kurt Hannappel, Auftragsbearbtg.<br>geb. 2.8.31 gest. 28.6.75  | Irmtraud Wolfram, Kostenforsch.<br>geb. 13.2.25 gest. 13.7.75  | Alfred Rieß, Ersatzteilerlager<br>geb. 11.4.15 gest. 26.7.75 |
| Edmund Dielmann, Rentner<br>geb. 6.1.02 gest. 10.6.75     | Wilhelm Schmidt, Rentner<br>geb. 16.8.04 gest. 28.6.75         | Franz Manthey, Rentner<br>geb. 26.11.86 gest. 14.7.75          | Alwin Kempert, Rentner<br>geb. 7.11.04 gest. 31.7.75         |
| Willi Herbert, Rentner<br>geb. 23.6.00 gest. 12.6.75      | Adolf Stahl, Rentner<br>geb. 9.6.89 gest. 28.6.75              | Karl Warlum, Rentner<br>geb. 20.5.07 gest. 14.7.75             | Georg Mehlinger, Rentner<br>geb. 5.7.02 gest. 2.8.75         |
| Konrad Mosbach, Rentner<br>geb. 8.5.87 gest. 15.6.75      | Jakob Hund, Rentner<br>geb. 12.3.10 gest. 29.6.75              | Paul Jagusch, Rentner<br>geb. 26.6.98 gest. 15.7.75            | Margarete Belzner, Rentnerin<br>geb. 18.11.95 gest. 4.8.75   |
| Hans Brunken, Rentner<br>geb. 17.8.97 gest. 17.6.75       | Georg Mathes, Rentner<br>geb. 15.12.00 gest. 29.6.75           | Karl Köhler, Rentner<br>geb. 5.10.95 gest. 15.7.75             | Edmund Martini, Rentner<br>geb. 18.10.09 gest. 4.8.75        |
| Josef Kaiser, Rentner<br>geb. 6.2.91 gest. 19.6.75        | Kaspar Schultheis, Rentner<br>geb. 7.1.05 gest. 29.6.75        | Wilhelm Schick, Rentner<br>geb. 20.10.09 gest. 15.7.75         | Nikolaus Sieben, Rentner<br>geb. 7.11.81 gest. 4.8.75        |
| Karl Stark, Rentner<br>geb. 8.10.95 gest. 19.6.75         | Franz Jos. Ralli, Berufsausbildg.<br>geb. 1.2.58 gest. 30.6.75 | Konrad Schaub, Rentner<br>geb. 9.9.94 gest. 16.7.75            | Paul Hauf, Rentner<br>geb. 19.12.05 gest. 5.8.75             |
| Ernst Kröllner, Rentner<br>geb. 10.12.05 gest. 20.6.75    | Alois Draibach, Rentner<br>geb. 22.4.01 gest. 3.7.75           | Georg Breckheimer, Rentner<br>geb. 3.12.03 gest. 17.7.75       | Philipp Wild, Rentner<br>geb. 31.3.00 gest. 7.8.75           |
| Willi Fuchs, Werkzeugbau<br>geb. 7.2.16 gest. 21.6.75     | Hans Graffe Karosseriebau<br>geb. 9.7.30 gest. 3.7.75          | Valentin Wilhelm, Rentner<br>geb. 4.6.95 gest. 17.7.75         | Ewald Scheal, Rentner<br>geb. 29.12.10 gest. 8.8.75          |
| Johann Becker, Rentner<br>geb. 9.12.03 gest. 22.6.75      | Emil Fischer, Rentner<br>geb. 14.6.05 gest. 4.7.75             | Eduard Sloboda, Rentner<br>geb. 26.2.26 gest. 18.7.75          | Günter Kreibich, Berufsverkehr<br>geb. 31.3.38 gest. 8.8.75  |
| Albert Dammer, Rentner<br>geb. 1.8.01 gest. 22.6.75       | Peter Janson, Rentner<br>geb. 24.6.02 gest. 5.7.75             | Wenzel Fronek, Rentner<br>geb. 1.2.06 gest. 19.7.75            | Gustav Michel, Rentner<br>geb. 6.12.06 gest. 9.8.75          |
| Heinrich Pfeifer, Rentner<br>geb. 27.12.12 gest. 22.6.75  | Miklos Muszka, Materialabt.<br>geb. 7.6.17 gest. 7.7.75        | Walter Müller, Rentner<br>geb. 22.6.09 gest. 19.7.75           | Werner Collet, Rentner<br>geb. 26.5.16 gest. 10.8.75         |
| David Rauschert, Rentner<br>geb. 31.12.04 gest. 22.6.75   | Ludwig Bläser, Rentner<br>geb. 25.5.12 gest. 8.7.75            | Johann Stock, Rentner<br>geb. 13.11.91 gest. 19.7.75           | Josef Mungenast, Zentralplanung<br>geb. 8.6.21 gest. 10.8.75 |
| Heinrich Jepp, Rentner<br>geb. 16.3.08 gest. 23.6.75      | Jürgen Dorn, Berufsausbildg.<br>geb. 31.7.57 gest. 8.7.75      | Ludw. Heuschneider, Rentner<br>geb. 1.4.06 gest. 20.7.75       | Karl Schleiss, Rentner<br>geb. 4.6.09 gest. 10.8.75          |
| Ludwig Becker, Rentner<br>geb. 3.6.02 gest. 27.6.75       | Hermann Christ, Rentner<br>geb. 5.8.91 gest. 9.7.75            | Ernst Brandenthaler, Standardabt.<br>geb. 3.6.29 gest. 21.7.75 | Ludwig Treber, Rentner<br>geb. 29.11.06 gest. 10.8.75        |
| August Wickert, Rentner<br>geb. 30.9.09 gest. 27.6.75     | Wilhelm Fleck, Rentner<br>geb. 21.10.92 gest. 10.7.75          | Josef Lütkeheimer, Rentner<br>geb. 7.4.04 gest. 21.7.75        | Albrecht Leinweber, Rentner<br>geb. 19.2.97 gest. 11.8.75    |
| Fritz Heyn, Qual.Ktr.u.Insp.<br>geb. 3.4.14 gest. 27.6.75 | Kaspar Schäfer, Rentner<br>geb. 6.12.99 gest. 10.7.75          | Philipp Tremper, Rentner<br>geb. 11.6.94 gest. 22.7.75         | Otto Müller, Karosseriebau<br>geb. 13.1.19 gest. 11.8.75     |
| Johann Nießner, Werkschutz<br>geb. 9.1.11 gest. 27.6.75   | Anselmo Cher, Zentralwerkst.<br>geb. 30.8.39 gest. 11.7.75     | Bernhard Müller, Rentner<br>geb. 3.7.07 gest. 23.7.75          | Wilhelm Rubner, Rentner<br>geb. 27.12.08 gest. 11.8.75       |
|   | Karl Steckenreuter, Rentner<br>geb. 28.10.91 gest. 11.7.75     | Franz Ruppert, Rentner<br>geb. 6.12.07 gest. 25.7.75           | August Kuchenbecker, Rentner<br>geb. 28.8.09 gest. 12.8.75   |
|   | Ernst Weitzel, Rentner<br>geb. 3.9.91 gest. 11.7.75            | Josef Willius, Rentner<br>geb. 23.10.99 gest. 25.7.75          | Heinrich Schneider, Rentner<br>geb. 11.10.99 gest. 13.8.75   |
|   | Franz Schmidt, Rentner<br>geb. 15.8.98 gest. 12.7.75           | Adam Dörr, Rentner<br>geb. 2.8.01 gest. 26.7.75                | Peter Steffan, Rentner<br>geb. 18.7.01 gest. 13.8.75         |



## DIE SICHERHEITSBEAUFTRAGTEN



Seit 1966 helfen in unserem Unternehmen die Sicherheitsbeauftragten mit, Unfälle zu vermeiden. Sie geben Hinweise, machen die Mitarbeiter in ihrem Bereich auf Unfallgefahren aufmerksam und beraten sie in allen Fragen des Unfallschutzes. Diese Tätigkeit setzt natürlich ein bestimmtes Wissen über praktische Unfallverhütung voraus. Die Sicherheitsbeauftragten erwerben es in den Schulungen der Abteilung Unfallverhütung. Man zeigt ihnen Unfallverhütungsfilme, Tonbildschauen und Diashows. Schwere Unfälle werden anhand von Dias analysiert, über Abhilfemaßnahmen wird anschließend diskutiert. In Lehrgängen in den Schulungsheimen der Berufsgenossenschaft haben die Sicherheitsbeauftragten darüber hinaus Gelegenheit, mit Kollegen aus anderen Werken einen regen Erfahrungsaustausch zu pflegen. Das erweitert den Erfahrungsschatz. Unser Bild zeigt Mitarbeiter H. Krancher (rechts), einen der 400 Sicherheitsbeauftragten des Rüsselsheimer Werkes, der seinem Kollegen W. Kradlecek gerade die Klemme zeigt, mit der die Schlaufe eines 20 Tonnen-Seiles gehalten wird. Unsere Sicherheitsbeauftragten wissen schon etwas über Sicherheit. Es lohnt sich, ihnen zuzuhören und ihren Rat zu befolgen. Denn

**IHR RAT = UNSERE SICHERHEIT**